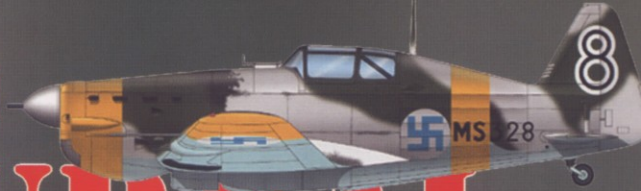


AÉRO JOURNAL

N°26

BIMESTRIEL
AOÛT-SEPT 02



LES BREGUET AU COMBAT

Voyage au bout de l'enfer

LE SPITFIRE F.21

FINLANDE 1939/40

CLIVE "KILLER" CALDWELL

M 04873 - 26 - F: 6,55 € - RD



Belgique : 7,40 euros

La chute du capitaine Mölders

Le 5 juin 1940, le 195^{ème} RALT a établi son PC au château de Blincourt (près d'Estrées-St-Denis) et son 3^{ème} groupe est cantonné à Grand-Frenoy et à Sacy-le-Petit.

Vers 17 heures, au cours d'un combat aérien mettant aux prises plusieurs avions français et allemands, un avion allemand, après avoir échangé quelques bandes de mitrailleuses et quelques coups de canon, tombe, prend feu et explose à proximité de Sacy. Son pilote descend en parachute. Le combat a été suivi par le capitaine Giron du III/195 et le lieutenant Vaux de l'état-major du régiment. Ces deux officiers s'élancent aussitôt à la recherche de l'aviateur. Giron est suivi d'un civil. L'aviateur allemand cherche d'abord à se cacher dans les blés très hauts à cette époque. Puis se croyant cerné, se constitue prisonnier et rend son pistolet automatique. C'est un grand jeune homme brun, vêtu d'une chemise bleue à manches courtes et d'une culotte grise et de bottes noires. Il n'a plus ni vareuse ni parachute. Il est assailli par le civil qui lui assène un coup de poing lui fendant l'arcade sourcilière avant que les officiers français aient pu intervenir. Le capitaine Giron se met alors en devoir de protéger l'Allemand, désarmé, contre la brute.

Vers 17h 30, l'aviateur est conduit au château de Blincourt où il est interrogé et fouillé en présence du chef d'escadron Bassous, commandant provisoirement le régiment, du capitaine Drouot, son adjoint,

et du lieutenant Vaux, officier du service de renseignements d'artillerie. Le maréchal des logis Zimmermann, (ex-chef de cabinet du maire de Marseille, M. Surleau), d'origine alsacienne sert d'interprète. Le prisonnier déclare se nommer Mölders, être capitaine prussien, âgé de 27 ans, il demande à connaître et à serrer si possible la main de l'aviateur qui l'a descendu « si proprement ». Le commandant Bassous lui dit que ce n'est pas possible et lui serre la main.

Le capitaine Mölders parle quelque peu français. Il prétend avoir été abattu par un « Morane », alors qu'il pilotait un « Messerschmitt », répond à un officier lui demandant où il avait appris le Français... « à l'école ».

Tandis que le capitaine Drouot, dans le civil médecin à Marseille, pense la légère blessure de Mölders et lui donne à boire un verre de vin, on fait l'inventaire des objets qu'il avait dans les poches de sa culotte :

- un pistolet automatique 7,65 à manche de galalite claire,
- un livret de solde,
- un porte-monnaie avec 120 mark,
- un bâton de pommade blanche pour les lèvres,
- une photographie où il était aux côtés du maréchal Goering,
- un télégramme de félicitations pour une récente décoration,
- la croix de Fer passée à son ruban noir, rouge et blanc [il s'agit en fait de la Ritterkreuz, la croix de Chevalier de la croix de Fer - NDLR]

Le lieutenant Vaux mit ces objets dans une enveloppe à l'adresse du 2^{ème} bureau, le prisonnier fut accompagné audit 2^{ème} bureau de l'armée, situé entre Senlis et Chantilly.

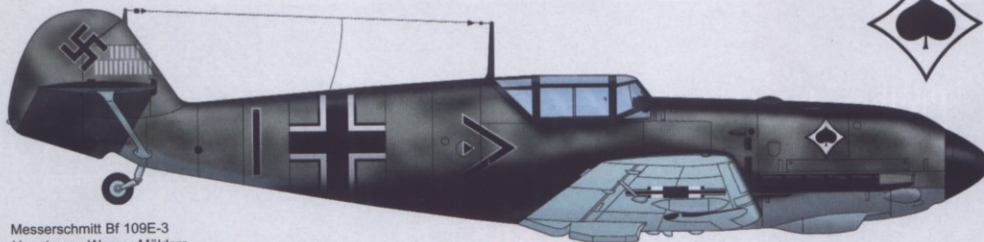
Le commandant Bassous rendit au capitaine Mölders sa croix de Fer marquant ainsi l'esprit « chevaleresque » des artilleurs français pour l'ennemi abattu mais brave.

Vers 19 heures, on retrouvait le parachute et le lieutenant Vaux découvrait dans un champ, un plan de l'alimentation en huile et des commandes de l'avion abattu. Il porta le tout, le jeudi 6 juin au 2^{ème} bureau au cours d'une liaison au Service géographique, puis au PC du général commandant l'artillerie de la VII^{ème} Armée, situé au château de Mont-L'Évêque. Le 195^{ème} RALT fit alors mouvement et l'on n'entendit plus parler du capitaine Mölders dont la vareuse ne fut jamais retrouvée.

Témoignage de MM. Loron et Pillon au sujet d'un Bf 109 abattu vers 16h30 au lieu-dit Le Blanc Verrier, près du Quesnel-Aubry, qui serait certainement le second Bf 109 abattu par le sous-lieutenant Pomier-Layrargues, abattu lui-même quelques minutes plus tard à Marissel.

- Avion n° 9-6060
- Cde : 1531
- Ez n° 8-109705 - 01
- GR : Ao
- Type d'appareil : Bf 109E-1

Jacqueline et Paul Martin
Texte extrait de *Ils Étaient Là...*
(voir page 74)



Messerschmitt Bf 109E-3
Hauptmann Werner Mölders
Kommandeur III./JG 53
Douzy, 25 mai 1940.
Selon toute vraisemblance, l'appareil dans lequel il a été abattu le 5 juin 1940.

Si ma machine en avait,
on l'appellerait mon appareil

Que ce soit dans les revues ou sur les forums internet, beaucoup se passionnent pour savoir ce qui se serait passé si... Le plus curieux – et peut-être le plus inquiétant – est que la plupart de ces questions tournent autour de la Wehrmacht. Et si Moscou était tombé en novembre 1941, et si Paulus avait gagné à Stalingrad, et si les Sudistes avaient été plus nombreux...

Si l'on peut éventuellement se détendre un moment en tentant de répondre à cette prospective plutôt que de faire des mots croisés ou du macramé, il est difficile à concevoir que l'on prenne ces « what if... » à cœur et encore moins au sérieux.

Ce n'est pas de savoir ce qui se serait passé si les événements avaient tourné différemment qui est le plus passionnant, mais bien de démonter la belle mécanique de précision qui s'appelle « enchaînement des événements » ou « rapport de cause à effet ». La théorie des dominos, en quelque sorte.

Car si les choses se sont passées ainsi, c'est qu'elles ne pouvaient pas se passer autrement. Les décisions du passé sont autant de bombes à retardement. Elles peuvent ne pas exploser, mais si ça pète, il ne faudra pas en accuser le hasard ou la malchance.

Dans les conflits, il n'y a pas de place pour le hasard. La malchance, c'est de ne pas avoir mis toutes les chances de son côté. Certaines batailles, certaines guerres se jouent sur le fil du rasoir. Le moindre grain de sable peut alors faire basculer la décision d'un côté ou de l'autre. Mais, ce grain de sable n'est pas venu se glisser là par l'opération du Saint-Esprit. C'est justement de comprendre comment et pourquoi il a pu gripper une belle machine de guerre apparemment bien huilée qui donne tout leur intérêt aux études historiques.

En ce qui concerne plus particulièrement l'aviation, on voit aussi fleurir sites internet et livres sur la Luftwaffe 1946 (voire au-delà). Si certains travaux sont techniquement solides et reposent sur l'étude des projets les plus avancés, beaucoup ne sont qu'un vaste délire qui en remonterait à George Lucas. Franchement quel intérêt ? Est-ce pour faire rêver les jeunes qu'on leur propose une année ou deux de plus d'occupation nazie et quelques dizaines de milliers de morts supplémentaires ?

Nous sommes les premiers à réserver une large place à l'aviation allemande de la Seconde Guerre mondiale dans nos colonnes, mais il ne faut pas confondre curiosité historique et fascination malsaine.

CJE

SOMMAIRE

4 Les Breguet au combat

Parmi les mauvaises surprises que la Wehrmacht réserve aux armées alliées figure en bonne place la *flak* légère et mobile. Ce sont sous ses coups terribles que tomberont bien des concepts et des idées toutes faites.



40 Le Spitfire F.21 Un Griffon nommé Victor

Version intermédiaire du Spitfire à moteur Griffon, le F.21 est en fait un avion tellement nouveau qu'il a même failli être rebaptisé... Victor.



48 Finlande 1940

Agressée par l'Union Soviétique, la Finlande lance un SOS au monde libre pour obtenir des avions de combat. Plusieurs pays répondront à cet appel, chacun à sa manière et chacun selon ses possibilités.



57 Mustang aux antipodes

Cadeau empoisonné, 30 P-51D sont cédés aux Néo-Zélandais qui ne savent qu'en faire. Ils finissent par en équiper quatre *Squadrons* de réservistes.



61 Clive « Killer » Caldwell

Caldwell est le premier as australien au palmarès de la Seconde Guerre mondiale. Il peut s'enorgueillir d'être l'un des rares pilotes alliés à avoir abattu des avions allemands, italiens et japonais.



66 Le GC III/6 (1^{ère} partie)

Première partie de l'historique du GC III/6 qui nous entraîne de la « Drôle de Guerre » à l'armistice de juin 40.



AÉRO-JOURNAL N° 26 – Juin - juillet 2002

Magazine bimestriel édité par Aéro-Editions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 41400306300028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Répondable de la publication pour la Belgique :

J.-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siège social :

Aéro-Editions International

BP 31 - 47551 Agen-Bôe Cedex 1

(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aereditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : Euro 6,50 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Editions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

VOYAGE AU BO

Les Breguet au combat

C-J. Ehrengardt



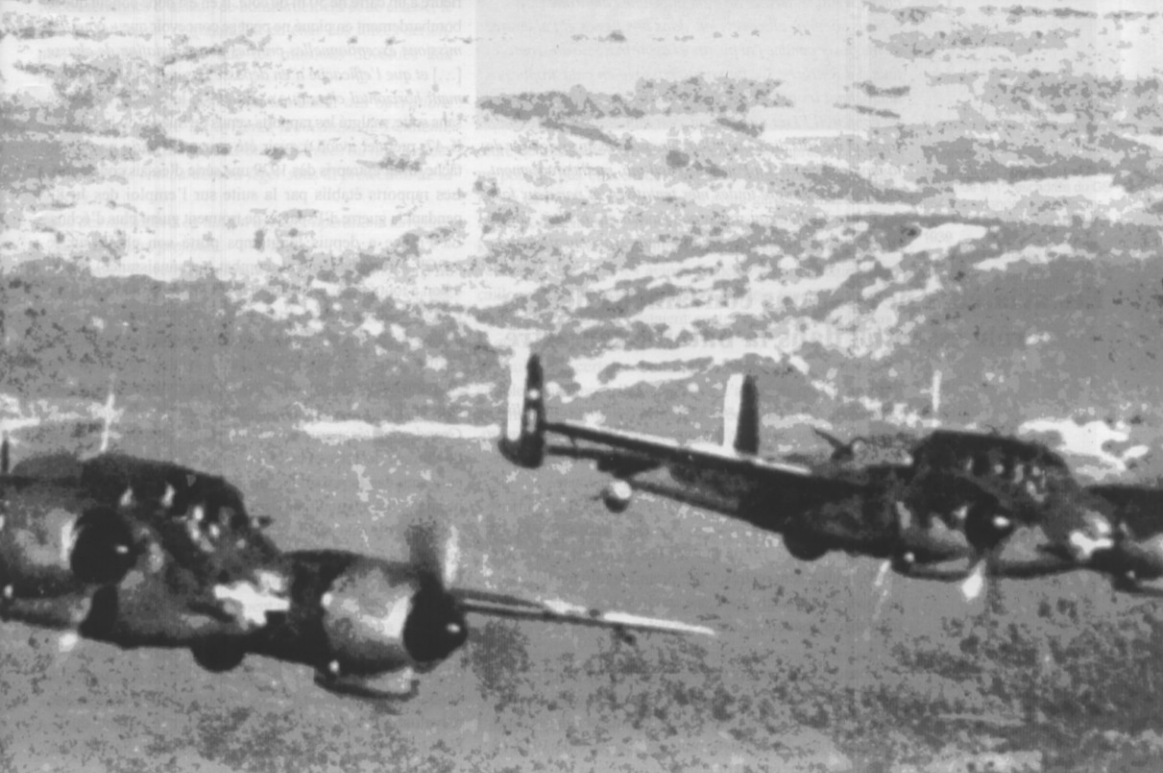
Dix-sept Breguet 693 répartis en six sections, volant impeccablement en échelon refusé sur la droite surgissent au ras des toits de la ville de Maastricht. La formation se sépare à la sortie de la ville. Le commandant Plou conduit sa section au-dessus de la route qui mène à Tongres. À ses côtés volent le lieutenant Leleu et le lieutenant Blondy. Leur objectif se trouve quelque part sur les vingt kilomètres qui séparent Tongres de Saint-Trond. À la sortie de Tongres, ils aperçoivent les premières colonnes allemandes. Un immense convoi, l'avant des camions peint en jaune, l'arrière en marron, probablement pour indiquer le sens de la marche à leurs avions d'observation. On n'est que le 12 mai, mais le doute sur le sens de leur marche n'est déjà plus permis... L'effet de surprise ne jouera pas. Il y a déjà longtemps que l'arrivée des Français a été signalée ; difficile de surgir sur l'ennemi au dernier moment au-dessus d'un terrain sans grand relief. Dès l'apparition des avions, les soldats allemands sautent des camions, se jettent dans les

fossés et ouvrent le feu sur les intrus avec leurs armes individuelles. Canons et mitrailleuses sont armés et tournés dans le bon sens. Les servants ont le doigt crispé sur la détente... Et l'enfer se déchaîne.

Plou lâche deux bombes sur des soldats qu'il aperçoit sous des arbres bordant la route. Son avion est touché une première fois, puis les impacts se succèdent. *« Aussitôt après, mon avion s'inclina brutalement sur l'aile gauche. Je constatai qu'une grande partie des bords d'attaque, touchés sans doute par des projectiles de DCA de petit calibre, étaient arrachés. Grâce à la surpression, je redressai. Le Breguet s'inclina alors brutalement sur la droite, puis piqua du nez et percuta le sol dans un champ en bordure de la route. À peine commencée, ma mission était terminée. J'étais indemne. Mon mitrailleur, l'adjudant Poitrot, projeté de la carlingue au moment du choc, était blessé au nez ».*

À peine commencée, la guerre est terminée pour les deux hommes, faits prisonniers^[1].

OUT DE L'ENFER



Le Breguet du lieutenant Leleu est mis en flammes. Le pilote prend de l'altitude pour permettre à son mitrailleur et à lui-même d'évacuer en parachute. Ils sont aussi faits prisonniers. Enfin, le lieutenant Blondy, bien que sévèrement touché, parvient à traverser le rideau de feu. Son appareil finira la mission sur le ventre à Berry-au-Bac. À Montdidier où stationne le GBA I/54, deux avions seulement se présentent vers 15 heures [1] : « On s'approche anxieux. Les équipages sortent de la carlingue, les questions se précipitent. Tout le monde veut savoir, mais eux, ceux qui en sont revenus, presque inconscients, les yeux encore remplis de ce à quoi ils ont assisté, de ce qu'ils ont vécu, ne répondent que par monosyllabes tout en se dirigeant vers la tente tenant lieu de vestiaire. [...] À la tombée de la nuit, la voiture revient de Bapaume [où s'est posé le sous-lieutenant Gady]. Gady en descend, mais il faut renoncer à obtenir quoi que ce soit aujourd'hui : il est presque complètement sourd et ne sait que répéter : "c'est affreux ! c'est affreux !" ».

Le sous-lieutenant Édouard Henry fait partie de la deuxième section du GBA II/54 :

« Nous atteignons la partie ouest de Maastricht bourrée de troupes et d'engins blindés. Les ponts paraissent intacts. À 15 mètres du sol, sous le feu de mon 404 et mes deux MAC, je vois les Allemands sauter de leurs véhicules et courir vers les fossés. Je m'engage sur la route de Tongres et largue mes bombes en enfilade sur les Panzer. Apercevant soudain une batterie de flak, je fonce dans l'intention de l'attaquer, mais une rafale d'obus nous arrose littéralement ; le moteur droit est en feu, une partie de ma planche de bord est fracassée, il faut abandonner. Repérant un espace dégagé, je me pose sur le ventre dans un nuage de poussière. » Henry et son

[1] Le commandant Plou s'éleva de l'Offlag IVD de Hoyeswerda début décembre 1940. Correspondance du général Plou avec le Dr. P. Rivière (1969).

[2] Sauf mention contraire, les témoignages sont tirés des récits publiés dans les n° 80 et 87 d'Icare.

Le commandant du GBA I/54 (au centre) à la tête d'une patrouille au-dessus de la région des Corbières vers 1940/41. À droite, le n° 82 que l'on retrouvera sur d'autres photos dans les pages qui suivent.
(Photo CT Air 7)



mitrailleur, le sous-lieutenant Besson-Guyard, sont faits prisonniers quelques minutes plus tard.

Le sergent Édouard Fournier, qui fait équipe avec le sous-lieutenant Michel de La Porte du Theil (fils du général commandant le VII^{ème} corps d'armée), forme la première section du GB II/54 avec son chef, le commandant Grenet :

« Quelques minutes avant le décollage, le sergent Lamour, avec qui j'avais fait équipe, nous prit en photo La Porte du Theil et moi et je ne pensais malheureusement pas que ce cliché serait le dernier de mon infortuné camarade.[...] »

« Nous sommes alors revenus dans nos lignes et j'ai essayé de me poser comme j'ai pu, après avoir traversé une route, et face à des arbres. Ce fut un atterrissage en catastrophe, en accrochant les arbres les deux moteurs ont volé à 15 mètres de l'appareil ! Dès que l'avion s'est immobilisé, j'ai réussi à sortir et me suis dirigé vers l'arrière pour essayer de tirer de là mon camarade La Porte du Theil qui, malheureusement, était coincé. Malgré toutes mes tentatives, et par deux fois, les tôles chauffées au rouge par l'avion qui brûlait, j'ai dû renoncer, alors que des soldats belges accouraient pour

s'orienter vers le bombardement en piqué à la fin des années vingt. La marine française n'est pas non plus insensible à cette technique et utilise à cet effet le monoplace Gourdou GL-430. Ces essais conduiront ultérieurement aux commandes des Loire-Nieuport 401 et Vought 156F.

Vers 1932, la future armée de l'Air s'intéresse à son tour au bombardement en piqué. Toutefois, les études balistiques montrent une totale imprécision du bombardement – faute de viseur adéquat – sur des objectifs d'une dimension inférieure à un carré de 50 m de côté. Il en est donc conclu que le bombardement en piqué ne peut se concevoir que « pour des missions exceptionnelles prévues pour l'aviation de chasse [...] et que l'efficacité n'en dépasse pas celle du bombardement horizontal classique ». En 1935, le dossier est classé sans suite, malgré les rapports venus de Suède, où le Junkers K-47, premier avion à avoir été conçu *ab initio* pour cette tâche, avait entrepris dès 1929 une série d'essais concluants. Les rapports établis par la suite sur l'emploi des Ju 87 pendant la guerre d'Espagne ne trouvent guère plus d'échos. La France a depuis longtemps porté son choix sur le « BCR » (bombardement, combat, reconnaissance), avion « bon à tout faire », mais finalement impropre à tout.

La conception même d'un avion pouvant intervenir au-dessus des premières lignes se heurte à la franche hostilité de l'armée de Terre, qui ne voit dans l'aviation qu'un moyen supplémentaire de recueillir des renseignements et de régler son artillerie. L'*Instruction sur l'Emploi Tactique des Grandes Unités*, parue en 1936, détaille séparément le rôle de l'armée de Terre et celui de l'armée de l'Air et n'évoque en aucun cas la possibilité d'actions combinées. Pour être honnête, les aviateurs eux-mêmes sont assez embarrassés à propos du rôle qu'ils ont à tenir en appui des troupes terrestres. Plus attentifs aux grandiloquentes thèses de Douhet, il ne sont guère convaincus de la nécessité de participer à la bataille au sol.

Pourtant, aux programmes AB2 et B2 lancés en 1937, qui déboucheront en fin de compte sur le Breguet 691, le Potez 633 et le Bloch 175, Loire-Nieuport répond avec un avion de bombardement en piqué, le Loire-Nieuport 40. Une réévaluation des besoins fera transférer le contrat du L-N.411 à l'Aéronautique navale et proposer le Potez 633 à l'exportation.

PREMIÈRES EXPÉRIENCES

En mai 1937, le CEAM (Centre d'expériences aériennes militaires) à Reims équipe une section de Mureaux 117 pour étudier le bombardement en vol rasant, sous les ordres du capitaine Secrétan. Elle est renforcée pendant trois mois par deux Potez 540 et leurs équipages du GB I/54 (sous-lieutenant Delattre et adjudant Richard). Revenu au Bourget, Delattre se voit confier la tâche de mettre sur pied une « section de vol rasant » au sein du GB I/54 et pour la mener à bien, l'état-major lui affecte quatre... Potez 25. Ceux-ci sont remplacés en mars 1938 par des Mureaux 115, plus modernes et surtout plus rapides (240 km/h au ras du sol au lieu de 180). Les résultats, jugés encourageants, entraînent la transformation de la totalité de la 1^{re} escadrille en unité d'assaut. Défini en mars 1938, le « Plan V » prévoit la création de six groupes de monoplaces de bombardement en piqué et six groupes de biplaces d'assaut à mettre en ligne au

Les aviateurs ne sont pas convaincus de leur rôle essentiel dans la bataille terrestre.

essayer de nous porter secours. Il restait encore 600 litres d'essence, sans compter les cartouches de mitrailleuses et les obus du canon, et tout cela explosait. » Fournier, gravement brûlé, ne rejoindra son groupe qu'à Toulouse.

Les autres sections, disloquées sous les coups de l'artillerie anti-aérienne, ne sont pas davantage épargnées. Sur les 18 appareils partis à 12h05 (11 du GBA I/54 et 7 du GBA II/54), seuls 8 sont rentrés. Cette première mission de guerre de l'aviation d'assaut française sonne le glas de la doctrine française en matière d'attaque en vol rasant.

LES ORIGINES DU BOMBARDEMENT EN VOL RASANT

La doctrine française en matière d'aviation d'appui tactique, ce que l'on appelle alors l'aviation d'assaut, est née des enseignements tirés des derniers mois de la guerre de 1914-18, lorsque les avions étaient directement intervenus au-dessus du champ de bataille. Depuis lors, elle a évidemment évolué. D'abord en raison de la recherche d'autres voies dans les pays étrangers, et en particulier aux États-Unis, où l'US Navy

L'un des ANF Les Mureaux 117 de la section du CEAM commandée par le capitaine Secrétan pour l'étude du bombardement en vol rasant. Aux commandes, l'adjudant-chef Cochard s'apprête à se poser à Reims le 25 mai 1937. (Collection J. Cuny)





plus tard le 1^{er} avril 1940. Le premier effet est de porter la commande initiale de 50 Potez 633 à un total de 125, mais quelques mois plus tard, l'état-major change d'avis et résilie le contrat pour le reporter sur un nombre équivalent de Potez 631 de chasse.

THÉORIE ET PRATIQUE

Dans son instruction datée du 21 mars 1940 sur l'organisation du commandement dans les opérations combinées des forces aériennes d'assaut, de bombardement et de chasse, le général Vuillemin, commandant en chef des forces aériennes françaises, précise que les missions dévolues aux Breguet d'assaut sont :

- soit des opérations en appui immédiat des opérations terrestres ou contre les arrières immédiats de l'ennemi, conduites par des unités d'assaut renforcées ou non par des formations de bombardement léger sous la protection de la chasse;
- soit des opérations en liaison avec les opérations terrestres sur une zone plus profonde.

Ces attaques doivent être dans tous les cas des missions de destruction de matériel roulant sur les axes routiers ou des concentrations de blindés dans les zones offensives ennemies. Si les Breguet d'assaut peuvent intervenir « en appui immédiat des opérations terrestres », dans la réalité et contrairement aux *Stuka*, ils ne seront jamais engagés dans la zone des combats. C'est sans doute le point majeur sur lequel divergent les doctrines allemande et française et qui, en mai 1940, fera toute la différence.

Les protections de chasse seront difficiles à obtenir. Les liaisons radio étant impossible à établir en vol, aucune coordination ne pourra être assurée entre protecteurs et protégés. En outre, les Morane 406 se révèlent incapables de suivre l'allure des Bre 693 et les rares escortes qu'ils fournissent s'achèvent prématurément après avoir été semés par les formations qu'ils sont censés protéger.

Cette défaillance des transmissions, générale dans toute l'armée française en 1940, a également empêché de rappeler les avions ou de les avertir d'un changement d'objectif après leur décollage.

Autre constante de cette campagne, la superposition inutile de commandements intermédiaires, ralentissant la transmission des ordres et entraînant des décalages horaires préjudiciables à la réussite des missions. Dans le cas des bombardiers, tout



Ci-dessus : un des ANF Les Mureaux 115 (le n° 99) de la 1^{re} escadrille du GB I/54, commandée par le lieutenant Delattre, au Bourget vers 1939. (Photo C. Courtade)

ordre de mission transmis par un état-major après 17 heures ne pouvait pas être exécuté avant le lendemain matin. En raison de l'avance très rapide des avant-gardes blindées allemandes, les cibles se trouvaient parfois à plus de cinquante kilomètres en avant de l'endroit où elles avaient été repérées la veille. Pendant que les avions français « bombardaient les cailloux », les fantassins recevaient de plein fouet le choc des blindés allemands et pestaient contre ces maudits aviateurs « qu'on a jamais vus ».

Par ailleurs, certains commandements ont purement et simplement ignoré l'existence de l'aviation d'assaut, qui, notamment, du 1^{er} au 4 juin ne recevra aucune demande d'intervention émanant des grandes unités terrestres.

Contrairement aux *Stuka*, les Breguet ne seront pas engagés dans la zone des combats.

Quant aux méthodes de bombardement, on verra par la suite qu'elles évolueront en fonction de la situation. Les premières missions, qui s'achèvent dans un bain de sang, contraignent l'état-major à abandonner le vol rasant au profit du bombardement horizontal à 900 mètres. En raison de l'absence de viseur spécifique qui voue ces missions à l'échec, on en revient au vol rasant. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, ce sera à nouveau le bombardement en altitude moyenne qui sera préconisé avant d'en venir à partir du 10 juin aux attaques en semi-piqué.



Ci-contre : les Breguet 691 n° 2, 6 et 8 (le n° 8 sur la photo) participèrent au meeting de Bruxelles-Évère le 8 juillet 1939, avec leur vraie immatriculation (ici Y-004 – les Bre 691 étant immatriculés, non pas séquentiellement, mais dans l'ordre de leur sorties d'usine) mais de faux numéros de série (ici n° 20) et un insigne d'escadrille pour tromper les observateurs allemands. (Archives Aéro-Journal)



Par manque d'expérience en matière d'appui tactique, les formations attaquent de manière groupée en suivant les axes routiers. Les pertes seront réduites quand les formations se présenteront plus éparpillées, afin de disperser les tirs de la DCA, et perpendiculairement à la route en utilisant le relief existant pour obtenir un maximum d'effet de surprise. À cette époque précoce de la guerre, il n'était évidemment pas question de faire précéder les bombardiers d'assaut par des sections chargées de neutraliser la DCA, même si c'eût été possible en raison de l'armement fixe des Bre 693.

André Rivet, alors lieutenant et commandant la 2^{ème} escadrille du GBA I/54 et qui a participé et survécu à la mission du 12 mai, met les choses au point : « ...il faut souligner que les convois étaient fortement défendus par une DCA équipée de canons de petit calibre montés sur tourelles quadruples

uns derrière les autres, avaient eu à franchir de véritables barrages de feu ».

LES BREGUET D'ASSAUT

Dans le cadre du programme d'octobre 1934 portant sur un chasseur lourd triplace d'un poids maximal en charge de 3 500 kg, le Bre 690, auto-financé par la firme, est proposé comme concurrent aux Romano 110, Loire-Nieuport 20, Hanriot 220 et Potez 630. C'est ce dernier qui raffle la mise. Explorant une voie différente, l'ingénieur Georges Ricard a conçu un appareil beaucoup plus lourd (5 000 kg), pouvant être facilement adapté à l'attaque au sol, au bombardement léger ou à la reconnaissance armée sans transformation majeure de la cellule. Le moteur Hispano-Suiza 14AB étant réservé au Potez 630, la firme Breguet doit patienter onze mois avant de faire voler son Bre 690-01, ce qui est chose faite le 23 mars 1938.

Mais, déjà, Breguet a changé la catégorie de son Bre 690 pour le présenter en tant que AB2 (assaut-bombardement biplace). L'avionneur est honoré d'une première commande de 100 Bre 691 de série le 14 juin 1938, dont le premier exemplaire vole... deux mois après le prototype Bre 691-01. Le contrat prévoit la livraison des douze premiers exemplaires avant le 1^{er} avril 1939, ce qui rend illusoire toute espérance de disposer des six groupes AB2 à la date prévue par le « Plan V ».

Cependant, le moteur Hispano-Suiza 14AB manifestant un certain nombre de vices rédhibitoires, il ne peut être question d'aligner le Bre 691 dans les unités de première ligne. Il sera donc exclusivement réservé à l'instruction. Montées à 204 exemplaires, les commandes pour cet appareil sont ramenées à 78, le solde étant reporté sur le Bre 693, version B2 (bombardement biplace) dérivée du 691 et motorisée avec le Gnôme-Rhône 14M 6/7 de 700 ch au décollage. Seuls 75 exemplaires du Bre 691 seront pris en compte avant l'armistice.

Construit à partir de la cellule du Bre 691 n° 19, le prototype Bre 693-01 vole le 25 octobre 1939. Le Bre 693 fait l'objet de plusieurs marchés portant sur un total de 426 exemplaires, devant être produits par Breguet à Vélizy, la SNCAC à

« Le vol rasant était condamné, tout au moins dans cette situation d'infériorité. »

[anachronisme, les vierling ne sont entrés en service que bien plus tard – NDA] à raison d'une plate-forme tous les quatre véhicules. Dans ces conditions, pourquoi les avoir attaqués dans l'axe ? C'est tout d'abord, parce que nous ne pensions pas trouver une telle défense. Ensuite, parce que c'était la façon la plus efficace de leur porter des coups spectaculaires. C'était aussi la plus spectaculaire façon d'en recevoir. Nous l'avions compris trop tard. Nous nous étions trompés et le vol rasant était condamné, tout au moins dans cette situation d'infériorité.

« Quels sont alors les éléments favorables qui m'ont permis d'échapper à la règle : tout d'abord, le terrain survolé de Huy à Tongres n'était pas encore occupé; le village de Tongres a constitué un masque qui m'a permis de réaliser la surprise; j'ai attaqué le premier et de face. Sur l'autre axe, les patrouilles avaient survolé Maastricht déjà occupé; l'alerte avait pu être déclenchée; la DCA avait eu le temps de se mettre en position de défense; les avions, évoluant les

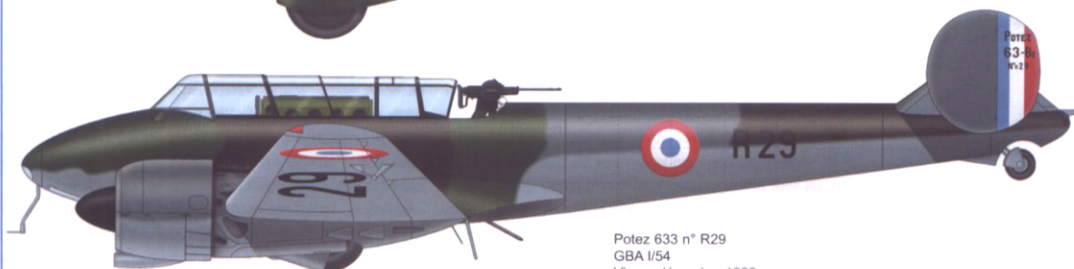
Ci-contre :

le Potez 633 n° R39, provenant du contrat roumain, et utilisé par le GBA I/54 pour l'entraînement de ses équipages. On distingue le casier destiné à l'emport de 8 bombes de 50 kg à la place du poste de navigateur, une caractéristique spécifique au Potez 633 roumain, tout comme la mitrailleuse défensive de type F-N Browning. On remarque aussi les doubles cocardes d'extrados, typiques des Potez 63 et dérivés. L'appareil a été accidenté à Vinon le 13 mars 1940. (DR)





ANF Les Mureaux 115 n° 99 (X-583)
GB I/54 1^{re} escadrille
Le Bourget, 1939.



Potez 633 n° R29
GBA I/54
Vincennes, décembre 1939.



Breguet Bre 691 n° 2 (Y-002)
Escadrille d'expérimentation CEAM
Orléans-Brice, octobre 1939.



Breguet 691 n° 8 (Y-004)
Transformé en n° 20 pour le meeting
de Bruxelles-Évère, le 8 juillet 1939.



GBA I/51

1^{re} esc.
(SAL 42)



2^{me} esc.
(SAL 39)



3^{me} esc.
(SAL 4)



GBA II/51

4^{me} esc.
(39^{me} RAO)



1^{re} esc.
(BR 228)



GBA I/54

2^{me} esc.
(BR 211)



3^{me} esc.
(SAL 1)



GBA II/54

4^{me} esc.
(SAL 259)



Les Breguet au combat

Le Bre 691/693 s'est distingué par un taux record d'accidents. Et pas uniquement à l'entraînement. Ce cliché, hélas de mauvaise qualité, est néanmoins intéressant en ce qu'il montre le Bre 691 n° 23, accidenté lors des tests d'armement au CEMA 371 de Cazaux, le 22 janvier 1940. Coup classique : rupture d'une jambe de train à l'atterrissage. L'appareil porte tout son armement défensif (on aperçoit la mitrailleuse ventrale), ainsi que de petites cocardes d'extados. (Collection P. Rivière)



Bourges (290) et la SABCA en Belgique (10). En fait, il n'en sera pris en compte que 128, dont 27 provenant de la SNCAC, avant le 25 juin 1940.

D'autres versions sont étudiées :

– Bre 692 : biplace de chasse, moteurs GR 14N 0, non construit.

– Bre 694 : triplace de reconnaissance armée à moteurs GR 14M, objet d'une commande suédoise de 12 exemplaires (S-10), un seul prototype construit (premier vol 20.01.40). La SABCA a acquis la licence pour la production de 32 exemplaires destinés à l'Aéronautique militaire belge.

– Bre 695 : moteurs Pratt & Whitney SB4-G de 835 ch au décollage et hélices Hamilton-Standard 3D-267, 394 commandés, 8 pris en compte en juin 1940, 140 en option auprès de la firme Group Aero Complement au Canada (commande jamais signée).

– Bre 696 : bombardement en piqué, la commande de 173 exemplaires passée en juillet 1939 est annulée en septembre. On peut mentionner pour mémoire les chasseurs biplaces Bre 697 (un prototype, premier vol 19.10.39) et Bre 700 (non construit), le bombardier en piqué Bre 698, en fait le Bre 690-01 remotorisé avec des P&W (non achevé à l'armistice), et une version de bombardement léger du 695, baptisée Bre 699, non construite.

Élégant et robuste, le Breguet 693 n'en est pas moins exempt de graves défauts.

La production des Breguet d'assaut, comme celle de tous les avions de combat français de l'époque, subit de nombreux retards. Le 1^{er} mars 1940, 119 Bre 691 et 693 ont été livrés et le ministère de l'Air table alors sur une cadence mensuelle de 42-appareils par usine à partir d'avril. La SNCAC va cependant accumuler les retards dans le lancement de ses chaînes et ne pourra livrer que 27 appareils sur les 82 prévus fin juin. Ces décalages, inévitables sans doute au moment où l'industrie aéronautique française passe en régime de temps de guerre, sont également imputables aux nombreuses modifications exigées par le Service technique de l'aéronautique (STAé) en cours de production, ainsi qu'à l'impossibilité de synchroniser les cadences des équipementiers avec celles des avionneurs.

QUALITÉS ET DÉFAUTS DU BRE 693

Élégant, trapu, le Breguet dégage incontestablement un

sentiment de puissance. Il est également robuste et docile. Maurice Claisse, pilote d'essais maison, déclara : « *Ayant eu l'occasion en tant que pilote d'essais français libre de voler sur quelque 80 avions de combat au centre d'expérimentation anglais de Farnborough entre 1942 et 1944, j'aurais souhaité à beaucoup d'avions opérationnels de l'époque d'avoir un gauchissement au moins aussi bon.* » Sa mise au point est d'ailleurs très rapide et ne nécessite aucune retouche sur le plan aérodynamique.

Toutefois, il n'est pas exempt de défauts. Le plus mineur est sans doute la vibration excessive des dérives en survitesse. Le moteur 14N se révèle plus ou moins fiable en conditions opérationnelles, mais surtout, il délivre sa puissance maximale à 4 400 m (490 km/h), ce qui est fort ennuyeux pour un avion conçu pour le vol rasant. Au niveau du sol, le Bre 693 ne dépasse pas 380 km/h. C'est sûr que les équipages auraient apprécié de disposer d'un peu plus de puissance à l'altitude d'emploi.

Le train d'atterrissage constitue le point noir du Breguet d'assaut. Sur 34 accidents, dont les rapports sont archivés au Service historique de l'armée de l'Air, 19 sont consécutifs à une rupture d'une jambe de train à l'atterrissage. Alarmé par un taux d'accidents record, le 4^{ème} Bureau de l'état-major de l'armée de l'Air diligente une enquête dont la conclusion (lettre 532/4-S du 25.01.40) attribue la cause « *de façon très nette à la conception et construction du train d'atterrissage.* » En outre, le général Girier attire l'attention sur les risques encourus par les pilotes peu expérimentés pour lesquels il craint qu'il ne « *puissent sans bris extrêmement dangereux et onéreux, poursuivre leur entraînement et remplir les missions qui leur sont confiées.* » Les rapports d'accidents s'achèvent sur la même conclusion : l'œil du bras est trop faible et le métal employé trop cassant pour supporter une série d'atterrissages normaux, *a fortiori* un atterrissage brutal. Préoccupés par cette situation, les ingénieurs du STAé se rendent à Vinon, où se déroule l'instruction des pilotes en janvier 1940, et relèvent que « *le train ne peut tenir dans un cheval de bois, même à très faible vitesse.* » Il sera prouvé ultérieurement que ce défaut provenait d'une déficience technologique en matière de coulage et de moulage catalytique du magnésium, une technique de pointe incontestablement mal maîtrisée en 1939.

Comme Breguet s'entête à produire lui-même un certain nombre de composants, habituellement confiés à la sous-traitance, les réservoirs montés sur les appareils sortant de l'usine de Vélizy ne sont pas interchangeables avec ceux fabriqués à



Bourges. Cette curieuse conception de la standardisation amènera un groupe à abandonner une machine lors d'un repli, faute de pouvoir lui changer un réservoir percé.

Le Breguet manque de maniabilité et son inertie près du sol rend les manœuvres urgentes pénibles et délicates pour le pilote. Son armement défensif est insuffisant et ne peut tenir à distance les chasseurs allemands équipés de canons. Son armement offensif, qui présente un site de 2°30', s'avère mal orienté du fait de l'incidence positive de l'axe de l'appareil en vol rasant à pleine puissance, contraignant le pilote à piquer du nez pour ajuster ses cibles, un « sport » peu prisé à basse altitude. Enfin, il n'est pas équipé de viseur pour le bombardement en semi-piqué, la grille montée à la place rendant la précision des plus aléatoires.

Toutefois, ses deux principales tares sont de n'être équipé ni d'un blindage suffisant (sauf pour le pilote) ni de réservoirs auto-obturants. Ces équipements, que peu de belligérants songent à monter dans leurs avions en 1939, coûteront cher en matériel et en vies humaines. Pourtant, les Français connaissent les budgets affectés par l'Allemagne au développement d'armes anti-aériennes. Malgré les sonnettes d'alarme tirées ça et là, ces renseignements ne sont pas exploités – ou très mal. Tandis que l'Allemagne développe ses redoutables canons de 88, de 37 et surtout de 20 mm, les Français jugent la DCA ennemie à l'aune de la leur : marginale et peu efficace. En effet, le rapport numérique entre la DCA française et son homologue allemande est de 1 à 6 ! Les Français n'ont aucune idée de la mauvaise surprise que leur réservent les convois allemands. Car, ceux-ci sont équipés de nombreuses mitrailleuses légères (MG 34 de 7,92 mm), en moyenne 120 par régiment d'infanterie, certaines montées sur des affûts simples ou doubles. Les points sensibles (ponts, carrefours, concentrations...) sont généralement protégés par un déploiement dense de batteries lourdes (4 canons de 88 et 2 de 20 par batterie) et légères (12 canons de 20 et 9 de 37 par batterie). Voilà ce qu'en pensait le général italien Meccozzi en août 1934, une opinion largement partagée dans les cercles autorisés en France jusqu'au 12 mai 1940 [3] : *« L'inefficacité des canons contre des avions en vol rasant est reconnue unanimement. Les mitrailleuses de moyen et gros calibres rencontrent aussi des difficultés. Le tir sous un angle très faible est dangereux pour les troupes amies qui recevront la gerbe de balles; le tir n'est pas possible à la verticale et jusque sous un angle de 600 millièmes à partir de la verticale, car le déplacement angulaire de l'avion est alors très considérable. »*

EN RODAGE

À la déclaration de guerre, l'aviation d'assaut française est représentée par les 7 Mureaux 115 de la 1^{re} escadrille et les 10 Potez 540 de la 2^{me} escadrille du GBA I/54. Un point c'est tout. L'embargo sur les ventes d'armes à l'étranger décrété à ce moment bloque la livraison des Potez 633 destinés à la Grèce, la Roumanie et la Chine. Trente-deux appareils sont ainsi réquisitionnés, sur lesquels 29 sont versés aux unités de première ligne pour l'entraînement au bombardement en vol rasant. Les équipages sont particulièrement heureux de découvrir que les inscriptions sur le tableau de bord ont été laissées dans la langue du client d'origine...

Début octobre 1939, cinq Bre 691 sont envoyés à Orléans-Bricy pour former une escadrille d'expérimentation au sein du CEAM, composée en majeure partie d'équipages du I/54. Le 16 octobre, le GBA II/54 prend ses quartiers à Salon-de-Provence, où il est rejoint deux jours plus tard par le I/54. Les premiers Bre 691 arrivent à Salon le 5 novembre.

Le 4 décembre, une complète refonte de l'organisation de l'armée de l'Air voit la création du GIABSE (Groupeement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est), sous les ordres du général Gama. Celui-ci est chargé de la modernisation des unités de bombardement hors de la zone du front. La 6^{me} brigade de bombardement du général Girier

« L'inefficacité des canons contre les avions en vol rasant est reconnue unanimement »

devient la 6^{me} brigade de bombardement d'assaut et prend sous sa coupe les GBA I/54 et II/54. Les GB I/51 et II/51, placés à leur tour sous les ordres du général Girier, sont retirés du front et transférés au Luc respectivement les 28 et 15 décembre, où ils prennent la nouvelle dénomination de GBA I/51 et II/51. Le 20 mars 1940, le II/35 est également affecté à l'aviation d'assaut, mais il va ronger son frein pendant un mois à Briare sans avion.

Le 4 mars, le I/54 échange ses Bre 691 contre 12 Potez 633 du groupe-frère dans l'optique de son envoi en Finlande. Les équipages se posent à Tangmere (Angleterre) le 11 mars pour apprendre le lendemain la signature d'un armistice entre l'URSS et la Finlande.

Les tout premiers Bre 693 sont enfin affectés au I/54 le 10 avril et au II/54 le 15. Au soir du 9 mai, l'armée de l'Air en aura réceptionné 47.

Le 15 avril, les escadres et la 6^{me} Brigade de bombardement d'assaut sont dissoutes et font place à des groupements – mesure purement administrative sans aucune conséquence sur le plan tactique. Ainsi, l'ancienne 54^{me} escadre et le GBA II/35 composent le groupement n° 18, tandis que l'ancienne 51^{me} escadre devient le groupement n° 19.

Nous passerons rapidement sur les diverses péripéties de la phase d'entraînement et de transformation pour arriver directement à la période qui nous intéresse.

Quelques-uns des principaux artisans de l'aviation d'assaut réunis à Vinon au printemps 1940.

De gauche à droite : lieutenant Roussel, général Girier (commandant la 6^{me} brigade de bombardement d'assaut), colonel Ducas, lieutenant-colonel Seive et lieutenant-colonel Démary. (Collection P. Rivière)



[3] Cité par le général Seive in *L'Aviation d'Assaut dans la Campagne de France*, Berger-Levrault, 1948.



Page opposée, photos du bas : la route Tongres-Waremme le 12 mai 1940. Peu différente des autres axes, elle présente le double inconvénient aux avions attaquant en vol rasant et d'offrir un couvert dans les vergers en bordure. En fait de surprise, ce sont les Français qui l'auront sous la forme de ce Flak 30 monté sur un Demag Sd.Kfz. 10, installé ici à la sortie de Tongres. (Bundesarchiv-Coblenze)

12 MAI : MASSACRE EN BELGIQUE

Dans la journée du 10 mai, le II/54 se déplace à Roye et le lendemain, le I/54 est transféré à Montdidier. Les deux premières journées de la Blitzkrieg s'écoulent lentement, une sorte de calme avant la tempête.

12 mai 1940. Cette fois, ça y est ! C'est le grand jour. En alerte depuis l'aube, le groupement n° 18 reçoit l'ordre à 11h20 de préparer une mission contre les colonnes blindées allemandes qui foncent en direction de Namur par la trouée de Gembloux. Ayant franchi la Meuse à Maastricht, le XVI. Armee Korps (Motorisiert) de Hoepner s'engouffre sur l'axe général Bilzen, Tongres, Waremme et Liège. Les Brequet ont pour mission d'intervenir en vol rasant contre ces colonnes sur les axes Maastricht-Tongres, Bilzen-Tongres, Tongres-Waremme, Tongres-Liège, mais aussi Tongres-St Trond.

On remarquera en passant que cette dispersion des effectifs sur cinq axes distincts trahit le désarroi d'un haut-commandement, non seulement pris par surprise, mais aussi dépourvu de tout renseignement sur l'avance des avant-gardes ennemies.

Ordre de bataille des unités d'assaut 10 mai 1940 à zéro heure

Groupeement n° 18

Gal Girier

— GBA II/35	5 (4)	Bre 691	Briare
Cne Férigoulle	3 (7)	Bre 693	
— GBA I/54	13 (13)	Bre 693	La Ferté-Gaucher
Cdt Plou			
— GBA II/54	10 (10)	Bre 693	Nangis
Cdt Grenet			

Groupeement n° 19

Lt-col. Azéma de Castet La Boulbène

— GBA II/51	2 (0)	Bre 691	Le Luc
Cne Bernard	6 (5)	Bre 693	
— GBA II/51	9 (7)	Pz 633	Le Luc
Cdt Davout d'Auerstaedt	6 (1)	Bre 691	

Entre parenthèses figure le nombre d'avions disponibles.

À 12h05, dix-huit avions décollent. La suite, on la connaît : quatre tués, onze prisonniers et deux blessés. Parmi les disparus figurent le commandant Plou (commandant le I/54, prisonnier) et le lieutenant Delattre (pionnier du bombardement en vol rasant et commandant la 1^{ère} escadrille du I/54, tué).

La presse française masque la triste réalité : « Nos propres pertes ? peut-on lire dans "La Guerre Aérienne et Navale". Nulles ! Une balle de mitrailleuse ennemie atteint pourtant, en fin de parcours, le pilote d'un de nos appareils, l'adjudant-chef C... Le blessé rentra dans nos lignes et se posa dans un champ. » C'est ainsi que le personnel du groupement n° 19 n'apprendra l'horreur qu'une fois monté au front.

Le lendemain 13 mai, le général Girier décide d'abandonner le vol rasant et prescrit une altitude de bombardement de 900 mètres, de manière à mettre les appareils hors de portée des armes de petit calibre dont la conjugaison du feu a été dévastatrice. Aucune sortie n'est exécutée ce jour-là, les

Le sergent-chef Édouard Fournier (à gauche) et le lieutenant Michel de La Porte du Theil (à droite) devant leur Bre 693 n° 34 du GBA II/54, quelques minutes avant le départ pour la mission du 12 mai 1940. Seul survivant de cette sortie, Fournier, à son retour au groupe fin juin, fera dédicacer la photo par les « patrons » du groupe : (de g. à d.), les capitaines Jeunet (3^{ème} esc.) et Lacat (commandant de groupe), et le lieutenant de Béam (4^{ème} esc.). (Photo A. Lamour)





deux groupes, rassemblés à Montdidier, ne disposant plus que de 11 avions à eux deux.

14-15 MAI : BOMBARDEMENT EN ALTITUDE

Le 13 mai, la situation des armées françaises devient préoccupante, car les Allemands ont percé à Sedan. Le groupement n° 18 est donc mis en état d'alerte dès le lendemain à 1 heure du matin et se prépare – déjà – à exécuter sa première mission sur le sol français. En raison de la confusion qui règne dans les divers états-majors, l'ordre de mission n'arrive qu'aux environs de midi. Neuf appareils, dont les trois survivants du I/54, décollent vers 14 heures en ce 14 mai, récupèrent leur escorte du GC I/8 au-dessus de La Fère, et fondent sur les avant-gardes du XVIII. Armee Korps (Motorisiert) qui ont percé à la charnière des II^{ème} et IX^{ème} armées françaises, entre Sedan et Bazeilles. Ils lâchent leurs bombes à 800 mètres d'altitude, comme prescrit depuis la veille par le général Girier, avec peu de réussite, mais rentrent tous sans avoir été réellement inquiétés, malgré quelques trous ici ou là.

Le 15 mai, huit Breguet, sous une solide escorte des GC I/1, III/3, II/6 et I/8, utilisent la même méthode pour tenter d'endiguer la percée des blindés de Reinhardt au nord de Monthermé. Là encore, les résultats sont maigres, mais tous les appareils reviennent intacts à Montdidier. Sérieusement entamé après la première mission, le moral des équipages remonte.

Limiter les pertes, c'est bien, mais être efficace, c'est mieux, doit penser le général Girier devant les faibles résultats des attaques de ces deux derniers jours. Alors, il en revient au bombardement en vol rasant pour le lendemain 16 mai.

16-18 MAI : RETOUR AU VOL RASANT

C'est à nouveau en début d'après-midi – ce qui reste très incompréhensible au vu de l'urgence de la situation – en ce 16 mai que décollent deux Bre 693 du I/54 et trois du II/54, répartis en trois sections pour mieux disperser le tir de la DCA. Les premiers attaquent une importante colonne motorisée sur la route de Mézières à Laon, non loin de Montcornet, et les seconds des rassemblements de troupes au nord de Château-Porcien. Les Breguet sont à nouveau accueillis par un rideau de DCA et, une fois de plus, les résultats sont dévastateurs. Un des deux appareils du I/54 (cf tableau des pertes en annexe), qui rentre criblé de balles, devra être incendié avant le départ du groupe dans la soirée. Deux du II/54 sont abattus en flammes, faisant deux tués et deux prisonniers. Trois avions détruits sur cinq engagés... Piètre consolation, sur le trajet aller, le sous-lieutenant Menant du I/54 survole un champ où deux Henschel Hs 126 sont train de décoller. Il en détruit un qui est en train de rouler et abat le second juste après qu'il a pris l'air.

Dans la soirée, le groupement n° 18 se déplace à Briare, où stationne déjà depuis un mois et demi le II/35. Le I/54 ne dispose plus que de deux appareils (n° 12 et 17) et le II/54 de cinq (n° 13, 28, 29, 33 et 35), ce qui représente un total de... quatre avions en état de prendre part à des missions. Dans la matinée, l'état-major du groupement a pris ses nouveaux quartiers à Montdidier; à peine arrivé, il doit repartir pour Châtillon-sur-Loire.

Le 17 mai est consacré à la remise en état des machines indisponibles. Pour le lendemain, le général Girier décide de lancer le II/35 dans la fourmaise en complément des deux



Ci-contre :

« Min' de rien », le Bre 693 n° 22 se prépare à décoller le 12 mai vers midi. L'équipage du II/54 (sergent-chef Normand et sergent Voigard) rentrera dans un avion transformé en passoire, mais indemne.

(Collection J. Lebourg)

Ci-dessous :

un soldat allemand pose devant les restes d'un Bre 693 abattu le 12 mai aux environs de Tongres. (Collection H. Obert)





Nombre d'avions d'assaut disponibles à 17 heures

mai															juin													
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	11	13
11	11	10	10	8	10	4	15	25	25	12	21	9	9	25	19	24	41	36	39	43	43	43	45	55	36	41	33	29

autres groupes. Dans l'après-midi du 18 mai, décollent quatre Bre 691 du II/35, deux Bre 693 du I/54 et deux du II/54 avec comme objectifs des convois et concentrations de troupes sur la route Landrecies-Avesnes. Un Bre 691 est abattu par des Bf 109 et le II/54 perd son chef, le commandant Grenet, descendu par la DCA près de Landrecies. Un autre Bre 693 rentre dans ses lignes avec le mitrailleur blessé à son bord, mais se pose train rentré à Claye-Souilly.

Le potentiel du groupement n° 18 a brutalement chuté à 4 appareils disponibles, deux Bre 693 au I/54 et deux Bre 691 au II/35. Le général Girier décide alors de ne plus engager le II/35 mais de s'en servir comme réservoir, les renforts en navigants se faisant attendre (aucun n'ayant été affecté par le commandant du GIABSE lors du séjour des unités dans le Sud de la France). Ses quatre derniers Bre 691 sont versés au I/54 en compagnie de 15 équipages et 2 mécaniciens, tandis que le II/54 récupère 10 équipages et 5 mécaniciens.

19-20 MAI : ENGAGEMENT DU GROUPEMENT N° 19

Dans l'après-midi du 18, le groupement n° 19 monte enfin au front sous les ordres du lieutenant-colonel Azéma de Castet La Boulbène. Le Potez 633 n° 22G de ce dernier et les 9 Bre 693 du GBA I/51 s'installent à Briare et les 12 Potez du GBA II/51 se posent à Étampes. En fin de soirée, le I/51 est renforcé par deux Bre 693 et le II/51 par cinq autres tous affectés à sa 3^{ème} escadrille. Le lendemain matin, les deux groupes sont rassemblés à Étampes. De son côté, le groupement n° 18 quitte Briare pour Brétigny-sur-Orge, au sud de Paris.

Le 20 mai, à 13h10 neuf Breguet et cinq Potez décollent d'Étampes pour la première mission du groupement n° 19 : une attaque de colonnes au sud d'Arras et une reconnaissance armée sur les principaux axes au départ de Bapaume.

Cependant, comme le rapportera plus tard le capitaine Gilles Renaud, mitrailleur de l'appareil du commandant de groupement, le Potez 633 n'est pas vraiment adapté aux missions de guerre : « On installa deux grosses bombes de 200 kg dans la soute, plutôt mal que bien, et de Castet me fit don d'un sifflet à roulette pour l'aviser des attaques arrière car les Grecs n'avaient pas encore le téléphone. En le voyant enjambrer ce Potez bardé d'inscriptions grecques, j'eus un bref instant la burlesque sensation que nous partions vers quelque antique affrontement sous les murs de Troie... »

En fait, les Potez 633 grecs seront peu utilisés en opérations, car ils ne peuvent pas emporter de bombes de 50 kg. Cependant, les « roumains » – comme les Breguet – sont handicapés par le logement de leurs bombes en soute, préjudiciable au lancement instantané. On remarquera au passage que l'installation de la ou des bombes sur le Ju 87 et le Hs 123 a été beaucoup mieux pensée.

Avec son déplacement à Châteauroux le 21 mai, le II/35 cède ses Potez 633 au CIB (centre d'instruction au bombardement) local, mais conserve ses Breguet 691 pour assurer l'instruction des pilotes affectés aux deux groupements.

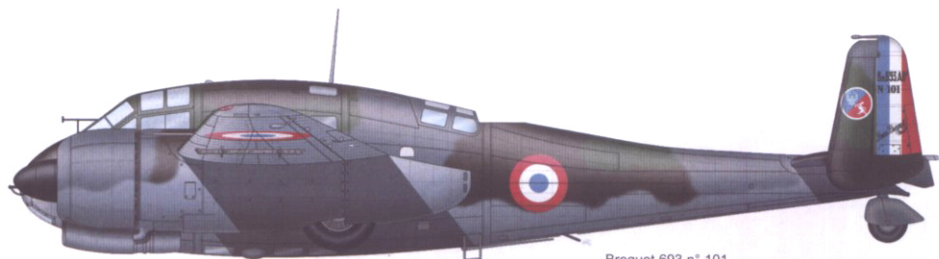
22 MAI : ENTRÉE EN LICE DES Bf 109

Tant en raison de l'affaiblissement du potentiel que des conditions climatiques, l'activité des unités d'assaut est fortement ralentie jusqu'à la fin du mois de mai. Entre le 20 et le 31 mai, seulement 137 sorties sont menées à bien par les quatre groupes opérationnels.

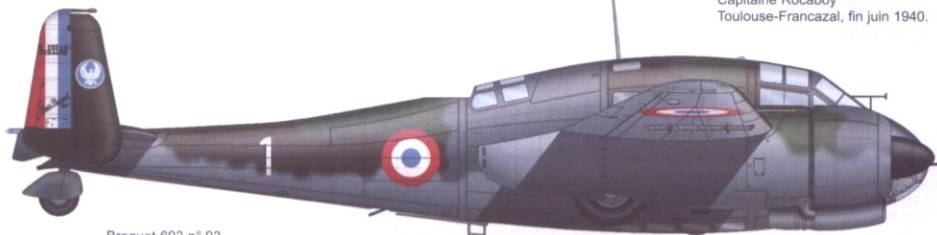
Le 22 mai, trois Potez 633 et leur équipage du II/51 sont en alerte. L'ordre arrive à 9h30 : bombarder les points de passage du Câtelet, « petite ville située sur la route de Saint-Quentin à Cambrai », précise le sous-lieutenant Gaston



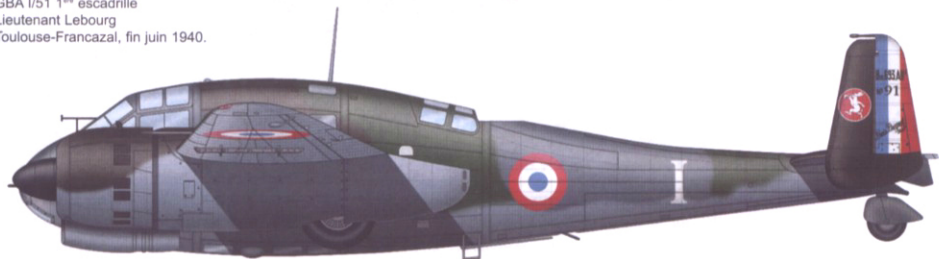
Le Bre 691 n° 75, l'un des tout derniers construits, est évacué sur Toulouse par un pilote de l'EAA 301 le 24 juin. On peut noter que les mitrailleuses avant sont fixes, comme sur les Bre 693. (Collection J. Mutin)



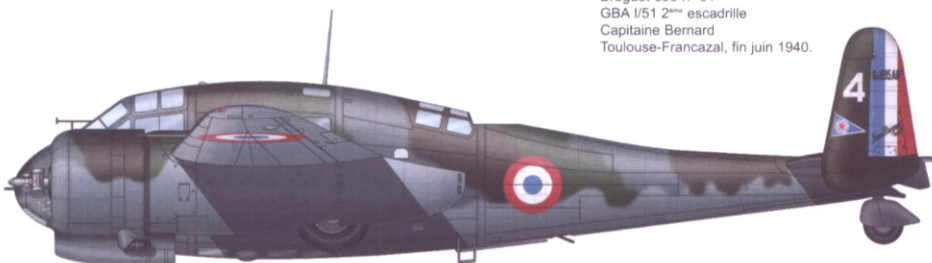
Breguet 693 n° 101
GBA I/51
Capitaine Rocaboy
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.



Breguet 693 n° 93
GBA I/51 1^{re} escadrille
Lieutenant Lebourg
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.



Breguet 693 n° 91
GBA I/51 2^{me} escadrille
Capitaine Bernard
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.



Breguet 695 N° 51
GBA II/51 3^{me} escadrille
Orléans-Bricy, 13 juin 1940.



Breguet 695 n° ?
GBA II/51 4^{me} escadrille
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.



Le Bre 693 n° 65 est endommagé le 20 mai au cours de la première mission du GBA I/51 au-dessus de Péronne. Le sous-lieutenant Guimbretière (mitrailleur) est grièvement blessé au pied. Il est photographié ci-dessus à Étampes, la veille de la mission, et ci-contre à Lézignan bien après l'armistice. L'écaillage de la peinture ne s'est pas arrangé. (Collection J. Lebourg)



Baugnies de Saint Marceaux. À ce carrefour se rencontrent l'Escaut, le canal de Saint-Quentin, une voie ferrée et la N.44. Aussi les ponts et les croisements sont-ils nombreux sur une surface relativement réduite et présentent un objectif à la fois payant et vulnérable. Ces vérités n'ont sans doute pas échappé au commandement allemand, et il faut s'attendre à des réactions assez vives de la part de la flak et de la Luftwaffe.[...]

« Le tir de la DCA redouble lorsque nous arrivons au Câtelet, mais personne n'est touché et nous effectuons notre premier passage et notre virage sans difficulté. Revenus sur l'axe de la N.44, nous nous engageons en léger piqué à environ 200 mètres l'un de l'autre. Je vois nettement les explosions des bombes du lieutenant Colle qui me paraissent situées à quelques dizaines de mètres au-delà du point qu'il attaque. Il va certainement faire un autre passage, car il ne semble pas qu'il ait largué toutes ses bombes.

« À mon tour, je vise un des trois ponts qui se distinguent facilement et largue quatre bombes au jugé à une cinquantaine de mètres d'altitude. Dégagement en virage à droite et en montant légèrement. Mais j'ai perdu de vue le Potez de Colle. Au cours du virage, je cherche l'avion de Rostand

[en fait, il s'agit du sergent Briançon - NDA] sans parvenir à le repérer. »

Quatre Bf 109 prennent le Potez de Saint Marceaux en chasse sur le chemin du retour. Il met pleins gaz et pique au « ras des marguerites ». Il aperçoit alors un Potez légèrement devant lui et sur sa gauche; plus rapide, Saint Marceaux le rattrape progressivement.

« C'est l'avion de Colle, reconnaissable d'ailleurs à une large tache de peinture verte sur l'avant droit du fuselage. Burkhardt [en fait, sous-lieutenant Bruckhardt- NDA] me fait des signes auxquels je réponds. Mais, tout à coup, j'aperçois une déchirure sur le côté droit de l'avion; de la fumée s'en dégage, la silhouette de Burkhardt disparaît dans le fuselage et la vitesse du Potez tombe brusquement, de sorte que je le dépasse rapidement. Il est évident qu'il a

été touché, mais je pense que Colle aura pu se poser sur le ventre avant que le feu ne gagne tout l'avion. »

Saint Marceaux réussit à fausser compagnie aux 109 et Colle à se poser dans la nature – malheureusement en zone ennemie. Quant au troisième Potez, celui du sergent Briançon, il a été abattu, sans survivant.

Le *Leutnant* Franz von Werra, *Stab* II/JG 3, revendique deux Breguet 690, l'un à Soudemont et l'autre près de Cambrai et le *Leutnant* Walter Fiel, *Stab* I/JG 3, un Potez 63 près d'Arras. Comme Bapaume, lieu de chute de Colle, est à mi-chemin entre Cambrai et Arras, faites votre choix pour le nom du vainqueur. En revanche, il paraît indiscutable que le Potez de Briançon a été descendu par von Werra et non par la flak, comme on l'a cru jusqu'ici.

23 MAI : PREMIERS RENFORTS AU GROUPEMENT 18

Ce n'est que le 23 mai que le groupement n° 18 prend en compte ses premiers Bre 693 en renfort. Pour gagner un temps précieux, après un vol de réception à Villacoublay, les appareils sont convoyés directement à Brétigny par un pilote d'usine. Comme certains équipements essentiels – comme les hélices – font défaut, ceux-ci sont démontés à l'arrivée des avions à Brétigny et renvoyés à Villacoublay pour permettre le convoyage de nouveaux appareils. C'est une équipe de Breguet qui se charge de monter les équipement manquants directement à Brétigny au fur et à mesure de leur livraison par les équipementiers. On aurait pu en rester là, mais pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Au lieu d'être pris en compte à Brétigny, les Bre 693 sont ensuite transférés par des pilotes-convoyeurs à l'annexe de

Une vue de très mauvaise qualité du Bre 697-01 (cellule du Bre 691 n° 17) équipé de deux GR 14N 48/49 développant 1 070 ch à 2 500 m. L'appareil aurait fait un court séjour au sein du GBA II/51 avant d'être restitué à l'usine, mais il est possible en fait que ce soit le Bre 696 qui aurait été temporairement affecté au II/51. (Collection P. Rivière)





Cognac de l'EAA 301 pour y recevoir leurs équipements militaires, radio, collimateur, lance-bombes... Et, une fois prêts, les avions sont alors laissés sur place à la disposition des groupes, charge à eux de les rapatrier à Brétigny !

Le I/54, qui ne dispose plus que de deux Bre 693 disponibles au matin du 25 mai, va chercher neuf appareils à Cognac qui atterrissent à Brétigny le 27 mai. Le II/54, qui en aligne quatre ce même jour, reçoit six avions en renfort (dont trois en provenance de l'usine de Bourges) entre le 23 et le 27 mai et deux autres dans les premiers jours de juin.

25 mai : victoires aériennes

Le 24 mai, le capitaine Villedieu du II/51 attaque un Hs 126 qui tombe désarmé à l'ouest d'Amiens. Il échappe à l'escorte par un dégagement à très basse altitude.

Ce jour-là, le GBA II/51 fait mouvement sur Pithiviers-Dadonville, le I/51 rejoignant pour sa part Pithiviers-Bléville deux jours plus tard.

Le 25 mai à 18h30, cinq Bre 693 du I/51 s'envolent avec comme objectifs des concentrations dans le secteur La Fère-Saint-Quentin-Ham. Le sergent Carquin, mitrailleur du Bre 693 n° 39 (pilote, sous-lieutenant Drouelle), a apporté son témoignage après la guerre :

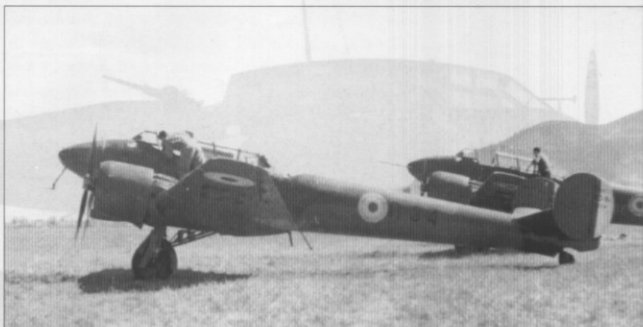
« La flak a fait du dégât. Je l'ai réalisé plus tard, pas à l'instant. Je voyais seulement les flocons noirs des petits calibres. Les Me 109 ont fait le cirque aussitôt après. J'avise le lieutenant Drouelle au laryngophone. Il m'entend peut-être, mais je n'ai pas de réponse. Une colonne de fumée noire dérive à droite, mais le Breguet est bien stable, je pense que le lieutenant a débrayé les limiteurs. Un premier Me 109 tire, je tire avec la satisfaction du mitrailleur dont le viseur Alkan a été réglé le matin. Le Me dégage par dessus avec une grosse fumée. J'ai touché !

« Une boule blanche passe en vitesse à ma gauche... Est-ce Drouelle qui s'éjecte ? Le Breguet a légèrement piqué – c'est tant mieux, car le Me n° 2 est surpris et nous rate. Je tire sur le n° 3 et il me semble qu'il en prend. Mais le Breguet pique sec et je réalise qu'il faut quitter le mètre. »

En effet, Drouelle a sauté en parachute après avoir exhorté son mitrailleur d'en faire autant, sans savoir que la phonie avait été coupée. Malheureusement, Drouelle est exécuté au bout de son parachute par des fantassins allemands en mal de tir au pigeon. Carquin est « fait aux pattes » et conduit sur le terrain de l'escadrille allemande qui a abattu son appareil. Un officier s'adresse à lui dans un français impeccable : *« Lorsque vous avez descendu le premier Me 109, vous étiez deux à bord. Lorsque notre deuxième camarade vous a attaqués, votre pilote avait déjà sauté et vous tirez... seul à bord d'un avion sans pilote. Nous sommes fiers de saluer un adversaire courageux. »*

Carquin dîne avec les pilotes de chasse allemands et gagne le Stalag avec un papier signé par les officiers de l'escadrille allemande certifiant l'exactitude des faits. C'est l'Unteroffizier Anton Gremm de la 4/JG 3 qui a revendiqué la victoire (un Potez 63 [sic] à 20h40 au sud de Saint-Quentin). Et en effet, le II/JG 3 a bien perdu deux Bf 109 en combat aérien (nom des pilotes et lieux inconnus).

Le sergent Badel, mitrailleur de l'adjudant Mitton du II/54, a la certitude d'avoir copieusement « poivré » l'un des 109 qui ont abattu son Bre 693 n° 13 entre Erches et Guerbigny.



29 MAI : RENFORTS POUR LE GROUPEMENT 19

Outre le Bre 693 n° 31 – ancien avion personnel du commandant du GIABSE, le général Gama, pour lequel un Potez 630 n'était sans doute pas assez moderne – perçu le 22 mai, le I/51 touche quatre Bre 693 neufs (dont deux de Bourges) les 29 et 30 mai. De son côté, le II/51 prend en compte huit appareils entre le 27 mai et le 2 juin, dont quatre sont affectés à la 4^{ème} escadrille, toujours sur Potez 633. Ce groupe aurait également accueilli le prototype Bre 697-01 livré par l'usine de Bourges le 27 mai ; il n'aurait fait qu'un court séjour avant d'être restitué au constructeur le 5 juin sans avoir pris part à une mission (il sera réplé par Maurice

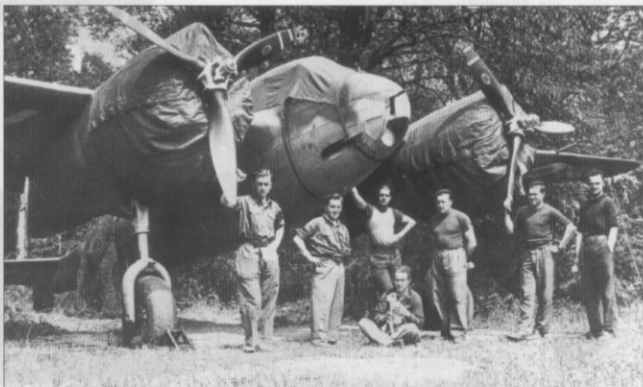
Le Potez 633 n° R34 du GBA II/51 est touché par la flak au-dessus d'Arras et capote lors d'un atterrissage forcé à Berles-au-Bois (Pas-de-Calais). L'équipage (sergent Dupont et caporal-chef Lacroix), indemne, est fait prisonnier. L'avion est vu ici au II/54 à Vinon au printemps 1940. (Collection J. Mutin)

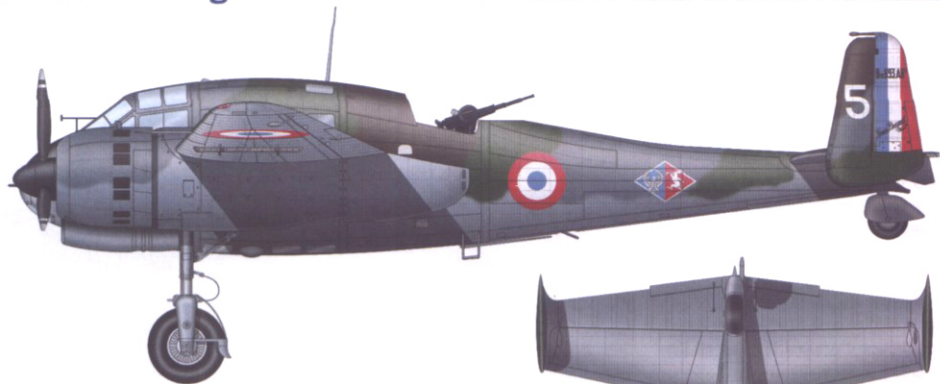
« Nous sommes fiers de saluer un adversaire courageux », lui dit un officier allemand.

Claire à Landes-de-Bussac et incendié sur place le 23 juin). Quelques Bre 691 sont livrés au cours du mois, mais pour la plupart, ils ne servent qu'à l'entraînement des jeunes pilotes. On peut mesurer l'écart qui sépare la réception officielle des avions de leur affectation en unité à la lecture des statistiques publiées par le grand quartier-général de l'armée de l'Air qui indiquent que 41 Bre 693/695 ont été réceptionnés entre le 16 mai et le 1^{er} juin.

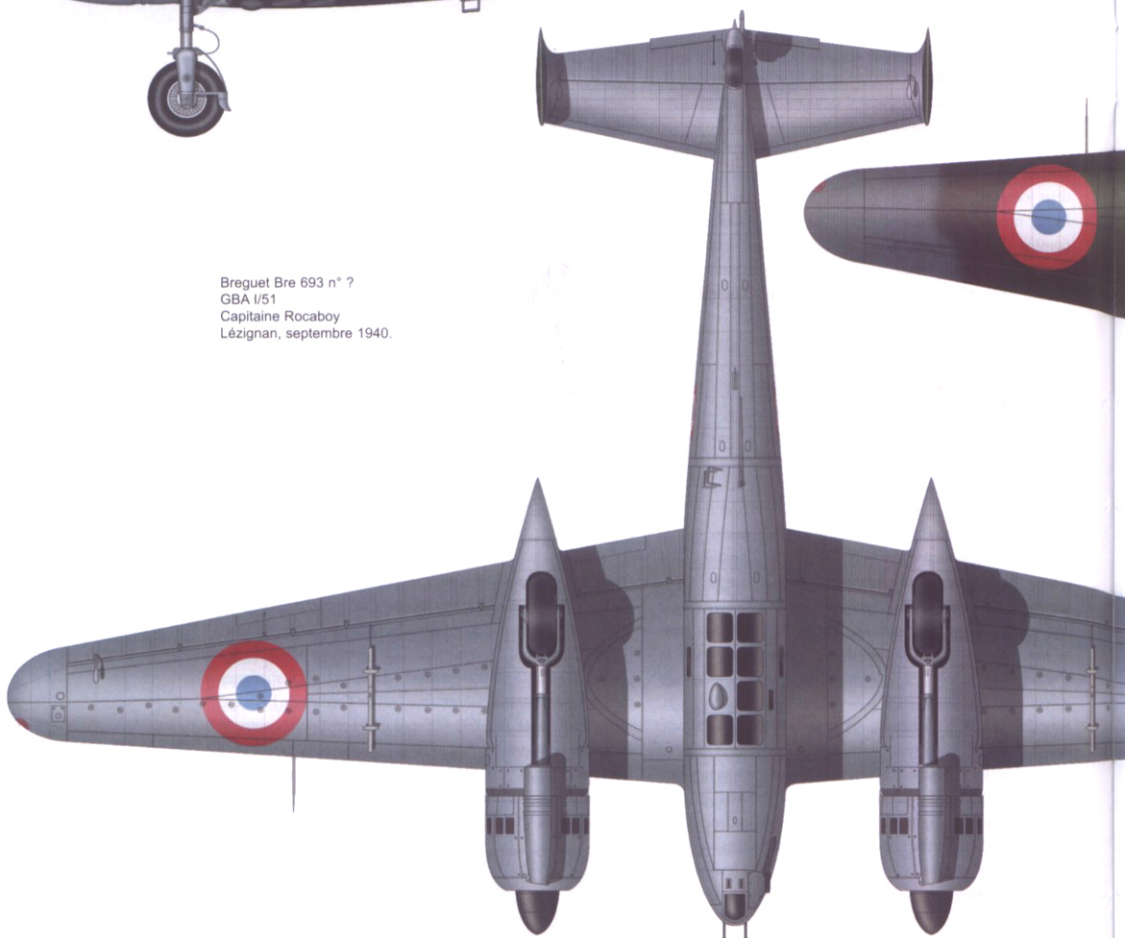
Le 26 mai, la ZOAN a détaché la brigade d'assaut et deux groupes de chasse chargés de son escorte (GC III/2 et III/3) au profit de la VII^{ème} armée du général Frère qui prépare une

Des mécaniciens du GBA II/35 devant un Bre 691 du groupe, probablement à Briare. (Photo Chevallier, collection J. Mutin)

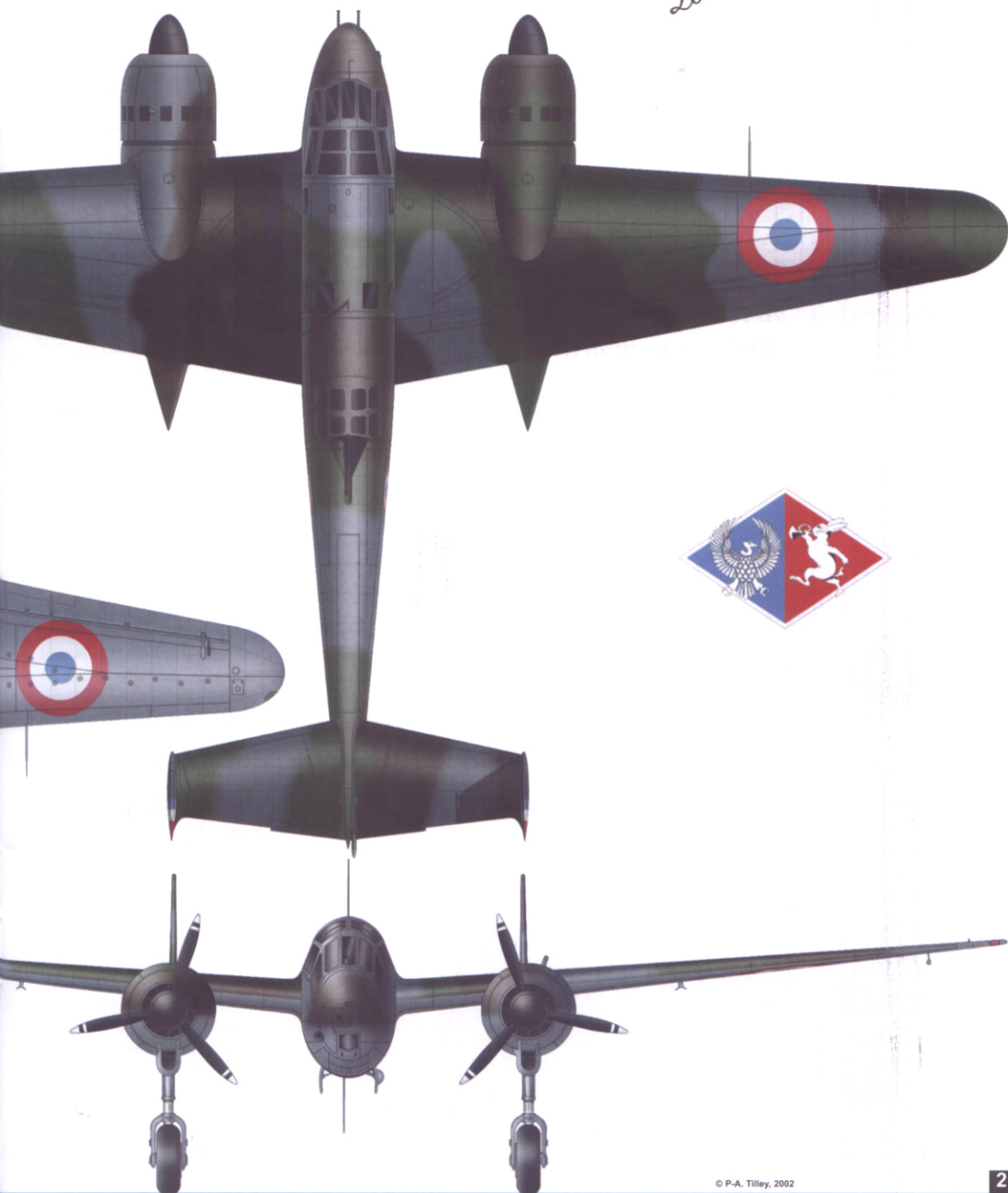




Breguet Bre 693 n° ?
GBA I/51
Capitaine Rocaboy
Lézignan, septembre 1940.



Louis Breguet
Paris





contre-offensive dans le secteur d'Abbeville et d'Amiens. Le 29 mai, Beauvais-Tillé est désigné comme « terrain de travail » (c'est-à-dire que les avions et les équipages y arrivent à l'aube et en repartent dans la soirée pour regagner leur base respective). La contre-attaque contre les têtes de pont d'Abbeville étant confiée à la nouvelle X^{me} armée du général Marie-Robert Altmayer, sur la gauche de la VII^{me}, les unités d'assaut lui sont affectées. Elles n'effectuent en tout et pour tout que 14 sorties en deux missions les 30 et 31 mai. Le 30 mai à 15h30, trois Bre 693 du I/51, quatre plus un Potez 633 du II/51 décollent du terrain de Pithiviers-Bléville pour une mission sur les sorties au nord d'Amiens, Corbie et La Neuville. Après l'attaque, le Bre 693 n° 74 du capitaine Georges Hallopeau, commandant la 1^{re} escadrille du I/51, est abattu par des Bf 109. Son mitrailleur, le sergent-chef Charles Eugène, témoigne : « 17h10. Que s'est-il passé ? Je ne me souviens plus de rien. Le docteur, le médecin capitaine Toulemonde, m'apprend qu'il m'avait retiré des débris d'un avion en flammes et, en raison de mon état, me recommande de me reposer. Je lui demande néanmoins des

« Que ferais-je de toute cette aviation, j'ai déjà peine à déployer mon artillerie ? »

nouvelles du capitaine Hallopeau. "Il va très bien", me fut-il répondu. Plus tard, je saurai que le capitaine Hallopeau était mort carbonisé dans notre avion abattu en flammes à Rollot, au sud-est de Montdidier, après une poursuite en rase-mottes de 45 km. Le docteur m'avait menti pour m'éviter une souffrance morale. Par un hasard vraiment miraculeux, je fus projeté hors de l'habitacle passager, la queue de l'avion se cassant à cette hauteur, comme lors de l'accident du lieutenant Colle. Le capitaine Hallopeau, coïncé dans sa cabine, ne pouvait se dégager et brûlait avec elle. Il avait dû être tué sur le coup. Le docteur Toulemonde, qui se repliait avec une ambulance chirurgicale légère, fut témoin de notre chute. Après une course au milieu des champs, il m'avait retiré des débris en flammes. La poursuite et le combat avaient duré à peine cinq minutes. »

Le capitaine Hallopeau a été abattu par le *Leutnant* Ulrich Adrian (I/JG 2).

Un Potez 633 (sous-lieutenant Rolland) et un Breguet 693 (sergent Ancelin) du II/51 sont également descendus par des Bf 109, respectivement par l'*Oberfeldwebel* Johann Schmid (I/JG 2) et le *Leutnant* Otto Grote de la 3/JG 76.

Le 31 mai, un autre Bre 693 tombe victime de la chasse près d'Abbeville; il s'agit de celui du sous-lieutenant Legrand du GBA II/54. Son vainqueur est le *Feldwebel* Josef Heinzeller de la 5/JG 3.

1^{er}-4 JUIN : L'ASSAUT AU CHÔMAGE

Pendant quatre jours, du 1^{er} au 4 juin, les avions et les équipages de la brigade d'assaut vont se rendre à Beauvais-Tillé dans l'attente d'un ordre de mission qui ne viendra jamais. Quatre jours de missions offensives perdus au moment où se prépare la grande offensive allemande ! Le grand historien aéronautique Raymond Danel, plus de trente ans après les faits, contient à grand peine sa colère rétrospective :

« *Le matin du 4 juin, la patrouille du I/54 encore à Beauvais est renforcée par 6 avions du II/54 et 9 du I/51. Ce sont donc 21 Breguet, auxquels peuvent se joindre rapidement 22 autres, que le commandement terrestre oublie ou dont il estime qu'il n'a aucune utilisation au moment où vient de se sceller tragiquement le sort des armées du Nord. L'histoire permettra-t-elle un jour de connaître les raisons exactes qui ont fait que 43 bombardiers modernes soient demeurés inutilisés pendant les quatre premiers jours de juin 1940, à la veille d'une offensive qui allait se terminer en moins de trois semaines par la plus lourde défaite que la France ait jamais connue ? Si les précisions apportées par le général d'Astier de La Vigerie, commandant la ZOAN, dans son livre "Le Ciel n'était pas Vide" (éditions René Julliard, 1952) constituent, sur le plan "technique" une réponse partielle à cette question, il n'en demeure pas moins que la phrase attribuée au général commandant la X^{me} armée : "Que ferais-je de toute cette aviation ? J'ai déjà une telle abondance d'artillerie que j'ai peine à la déployer", demeure un des témoignages capitaux dans le dossier encore ouvert de la responsabilité de la défaite de 1940. »*

Pas capital, accablant, plutôt !

Le 2 juin, les groupes d'assaut déménagent : la groupement n° 18 se répartit entre Bessay (I/54) et Chartres (II/54) et le groupement n° 19 entre Orléans-Bricy (I/51) et Bouard (II/51). Compte tenu de la tournure des événements, il est difficile de comprendre pourquoi ces quatre groupes sont écartelés sur quatre terrains différents. Les deux premiers Bre 695 (le n° 3, venu de Cognac le 4 juin, et le n° 7, arrivé de Villacoublay le 5) sont affectés au II/54.

5 JUIN : LA CAMPAGNE DE FRANCE COMMENCE

Au moment où les armées allemandes lancent leur grande offensive qui, en moins de 20 jours, va les conduire jusqu'à Bordeaux, la situation des unités d'assaut, remises à la disposition de la 1^{re} division aérienne, est la suivante :

- GBA I/51 : 13 Bre 693, dont 10 disponibles;
 - GBA II/51 : 14 Bre 693, dont 10 disponibles;
 - GBA I/54 : 11 Bre 693, tous disponibles;
 - GBA II/54 : 14 Bre 693 et 1 Bre 695, dont 12 disponibles.
- Pour mémoire, signalons les 7 Bre 693 et 8 Bre 691 du GBA II/35, dont la plupart ne sont pas armés.

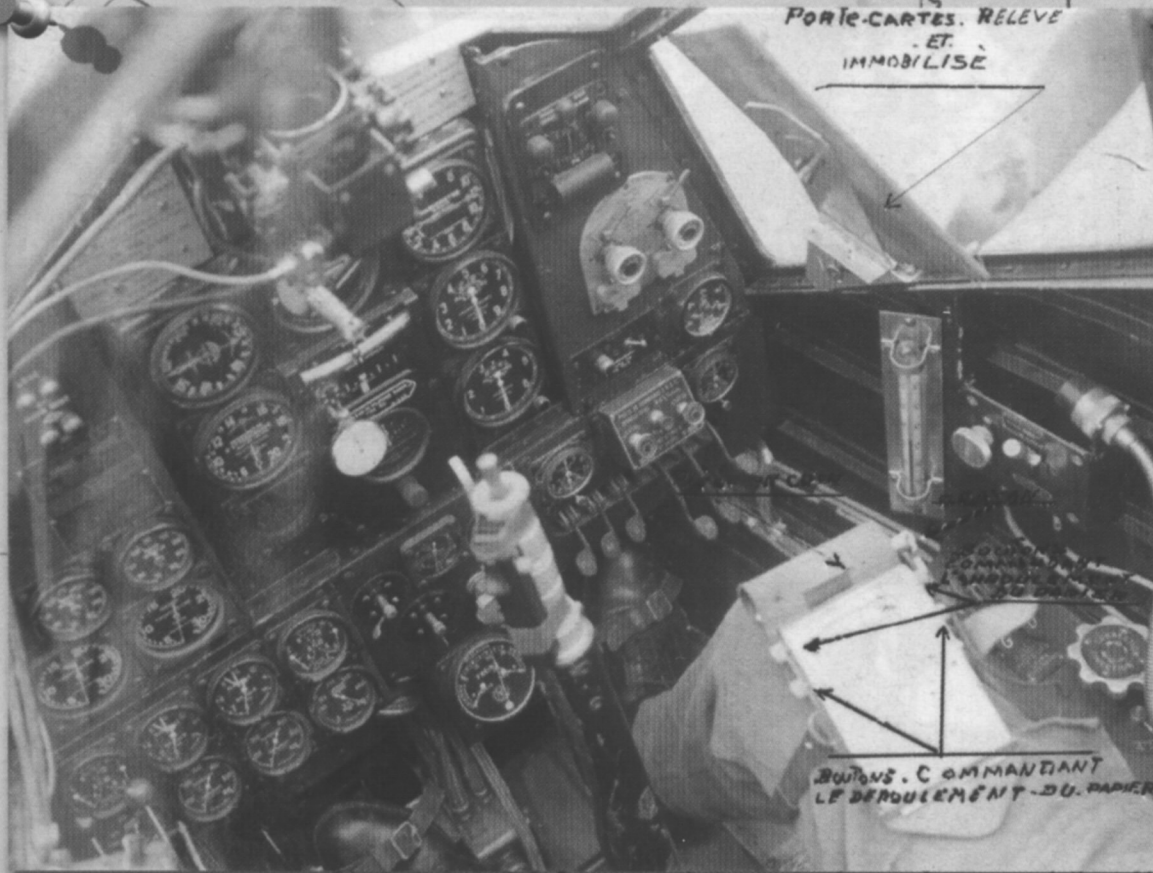
Quatre missions sont effectuées dans la journée du 5 juin, impliquant 9 sorties pour le I/51, 5 pour le II/51, 10 pour le I/54 et 15 pour le II/54. Les objectifs sont toujours à peu près les mêmes, des éléments blindés infiltrés entre Chaumes et Péronne. Les résultats, hélas, également : sur les 15 appareils engagés, 9 sont abattus, tous par la chasse allemande,

L'épave du Bre 693 n° 74 dans lequel le capitaine Hallopeau, commandant la 1^{re} escadrille du GBA I/51 a été tué et son mitrailleur, le sergent-chef Eugène, grièvement blessé le 30 mai.

Le capitaine Georges Hallopeau sera inhumé dans le cimetière de Rollot (Somme), non loin de l'endroit du crash. (Collection Y. Bernoulli)



Les Breguet au combat



Breguet Bre 693

Type : bimoteur biplace d'appui tactique (type AB2)

Moteurs :

Deux Gnôme-Rhône 14 M6/7 à quatorze cylindres en étoile de 700 ch au décollage et 660 ch à 4 400 m au régime de 3 070 t/mn, avec hélice Ratier 1527/28

Dimensions :

Envergure : 15,365 m - Longueur : 10,24 m - Hauteur (à vide, au sol) : 4,00 m

Poids :

À vide : 3 006 kg - Maximum en charge : 4 892 kg

Performances :

Vitesse maximale (au poids maximum) : 380 km/h au niveau de la mer, 492 km/h à 4 400 m

Vitesse de croisière économique : 300 km/h à 4 400 m

Temps de montée à 4 000 m : 8 mn 30

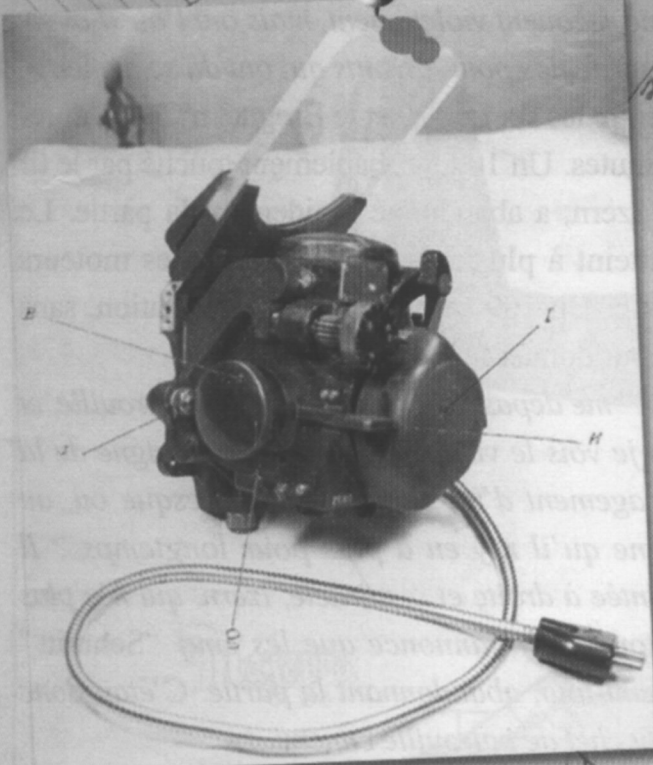
Plafond pratique : 9 500 m

Distance franchissable : 1 450 km à 400 km/h à 4 400 m

Armement :

Défensif : une mitrailleuse MAC 34 T de 7,5 mm sur affût dans le poste de tir arrière (4 chargeurs de 100 cps) et une MAC 34T sur affût ventral arrière fixe (500 cps).

Offensif : un canon HS 404 de 20 mm (60 obus) et deux mitrailleuses MAC 34 A de 7,5 mm (500 cps) fixes dans le nez - 8 bombes DT-2 de 50 kg (avec fusée retard réglée à 10/11 secondes) ou 400 kg de bombes à fragmentation ou de grenades anti-personnel en soute ventrale.



Collimateur
Baille-Lemaire 40

Mitrailleuse MAC 34



Breguet 691



Posteurs de tir
d'un avion iso

BREGUET 691



Les Breguet au combat

C'est à bord d'un avion en dentelles que le capitaine Nicot et l'adjudant Izern rentrent de la mission du 5 juin. Par miracle les deux occupants sont indemnes. Le Bre 693 n° 59 sera abandonné à Bouard où sa carcasse fera la joie des curieux (et des chasseurs de souvenirs) après l'armistice. On note le « VI » blanc sur le fuselage arrière. Par manque de temps (l'appareil a été affecté à la 4^{ème} escadrille du GBA II/51 le 27 mai), il n'a pas reçu d'insigne. Le tandem Nicot-Izern sera abattu trois fois pendant la campagne, ce qui en dit long sur l'abnégation totale et le courage insensé dont on fait preuve les équipages d'assaut. (DR)



omni-présente dans le ciel picard. Au moins, le caporal-chef Godineau (mitrailleur du sergent-chef Le Goff du II/51) a-t-il la satisfaction de venger ses camarades en descendant l'un des assaillants. Le I/54 ne subit aucune perte et son attaque contre des colonnes motorisées entre Nesles et Ablaincourt est considérée comme ayant été très efficace.

Le capitaine Nicot, commandant la 4^{ème} escadrille du GBA II/51, décolle de Bouard à 8 heures à la tête d'une section de trois avions :

« Comme d'habitude, les renseignements sur lesquels sont déclenchées ces missions sont imprécis, fragmentaires et bien souvent dépassés. [...] Vers 9 heures, nous arrivons à 1 500 m d'altitude en vue de Roye qui flambe. Les flocons noirs de la flak commencent à nous encadrer. Quelques manœuvres d'évasion pour dérouter le tir et nous repérons, dans la fumée des combats au sol, des chars en progression. Je fais prendre la formation d'attaque, échelon refusé à droite. Coup d'œil à droite, à gauche, au-dessus, rien en vue me dit de l'arrière Izern, mon fidèle mitrailleur. Il faut faire vite. Limiteurs de puissance débrayés, nous plongeons pour attaquer nos objectifs en semi-piqué, à la bombe d'abord, dans une première passe, puis au canon en vol rasant.

« Le pilote allemand, dont je vois le visage, me salue d'un petit signe de la main. »

« Nous basculons et bientôt sommes environnés par un rideau de traçantes qui montent du sol vers nous. Nous en avons l'habitude, mais, brusquement, la réaction du sol s'arrête net au moment où Izern m'annonce, en plein piqué, "Messerschmitt derrière", en même temps que je l'entends tirer avec ses deux mitrailleuses. On est à peine à 400 m. Coup d'œil à droite : le Breguet de Saint Marceaux est touché et un moteur laisse échapper une longue traînée noire. Le deuxième équipier [sergent-chef Le Goff - NDA] a disparu. Izern tire toujours comme un enragé, protégeant nos arrières. À 200 m d'altitude à peine, je largue toutes mes bombes sur l'objectif, sans grand espoir qu'elles fassent mouche, et je fonce vers le sol. Tant pis pour les éclats. Le

salut est dans un vol rasant intégral, en profitant de tous les obstacles pour dérouter le tir adverse. Les éclatements de mes bombes me secouent violemment, mais ont l'air d'avoir modéré l'ardeur de nos poursuivants qui ont dû se méfier. » La poursuite entre les six BF 109 et le Breguet n° 59 va durer plus de dix minutes. Un 109, probablement touché par le tir de l'adjudant Izern, a abandonné rapidement la partie. Le Breguet est atteint à plusieurs reprises, mais les moteurs tiennent le coup. Un 109 se détache de la formation, sans aucun doute pour donner le coup de grâce.

« Un "Schmitt" me dépasse, presque en vol de patrouille, et le pilote, dont je vois le visage, me fait un petit signe de la main. Encouragement d'un ennemi chevaleresque ou, au contraire, signe qu'il n'y a en plus pour longtemps ? Il dégage en montée à droite et..., miracle, Izern, qui n'a plus que cinq cartouches, m'annonce que les cinq "Schmitt" restant font demi-tour, abandonnant la partie. C'était donc bien le salut du chef de patrouille ennemi... »

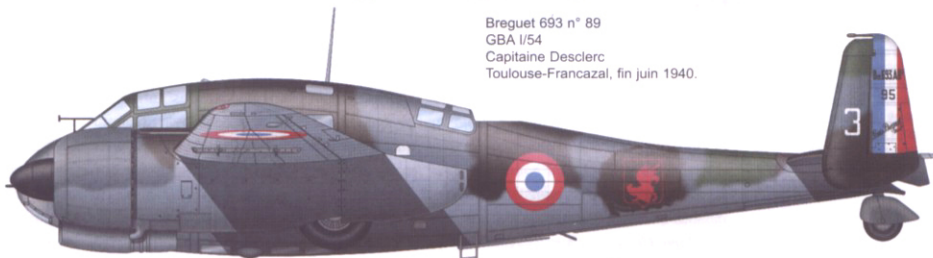
L'équipage Nicot-Izern rentre à Bouard, mais l'avion est irréparable. Le Goff est rentré aussi (il se pose sur le ventre) et, comme on l'a vu, avec une victoire aérienne. Quant à Saint Marceaux, il est descendu en flammes entre Erches et Guerbigny et les deux membres de l'équipage sont blessés. Marc Jeunet, alors capitaine et chef de la 3^{ème} escadrille du GBA II/54, se souvient de sa mission du 5 juin :

« Une partie de nos avions décolle de Chartres, l'autre de Beauvais. Je décolle de Chartres à 9 heures, commandant une patrouille de trois. Avant de monter dans l'avion, je connais la peur, une vraie peur, celle qui vous angoisse. C'est ça le métier, mais cela cesse aussitôt que je suis à ma place. La mission consiste à bombarder en vol rasant des colonnes de chars, en arrière des lignes, entre Amiens et Saint-Quentin. Passé la Seine, nous rencontrons notre protection, une patrouille de Morane 406 [GC III/7 - NDA]. Très vite nos trois Morane sont pris à partie par une douzaine de Messerschmitt 109; plus tard, c'est notre tour, par d'autres à peu près aussi nombreux.

« Nous sommes disloqués. Je vois passer un de mes avions en feu (j'ai appris plus tard que l'équipage sous-lieutenant Brunet-sergent-chef Matuchet avait été tué). Mon avion est touché, en feu des deux côtés. Les balles allemandes font sur



Breguet 693 n° 89
GBA I/54
Capitaine Desclerc
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.



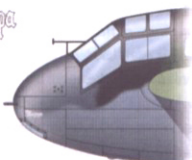
Breguet 693 n° 95
GBA I/54 1^{re} escadrille
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.



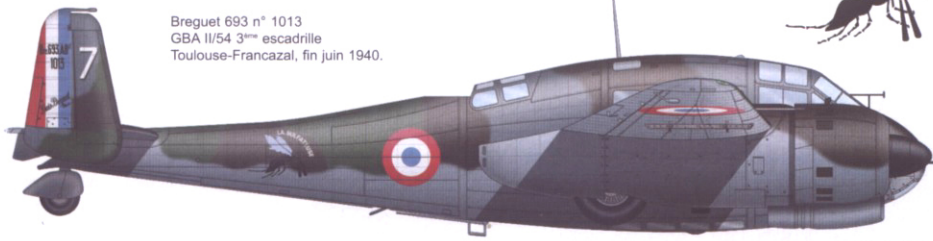
Breguet 693 n° 82
GBA I/54 2^{me} escadrille
Lézignan, septembre 1940.
Le nom « Mazeppa » était peint des
deux côtés du nez.

Breguet 693 n° 97
GBA I/54 2^{me} escadrille
Probablement l'avion du capitaine
Petitguillaume touché par la flak le 8 juin
1940.

Mazeppa



Breguet 693 n° 1013
GBA II/54 3^{me} escadrille
Toulouse-Francazal, fin juin 1940.





Le Bre 693 n° 33 du GBA II/54 se crashe une première fois au retour de mission le 18 mai. Réparé, il est descendu par la chasse allemande le 7 juin (Collection J. Mutin)

le plan un bruit de grêle sur une vitre. Mon passager [sergent-chef Ducas – NDA] a presque tout de suite arrêté de tirer. Je ne le vois plus dans le rétroviseur. Mais la mission n'est pas terminée, il faut poursuivre, tirer les obus, lâcher les bombes sur la colonne qui avance à 20 mètres en-dessous de moi. Demi-tour, je rentre en rase-mottes car cela vole bien. Ce ne sont que les réservoirs qui brûlent et il y a une vingtaine de kilomètres à faire jusqu'à nos lignes. [...] Je saute les arbres, les fils. Voici la route d'Amiens. Cela vole toujours. J'ai trois chasseurs allemands qui me tirent en noria. Une autre ligne d'arbres, une autre ressource, mais cette fois je touche le sol, il n'y a plus assez de portance. »

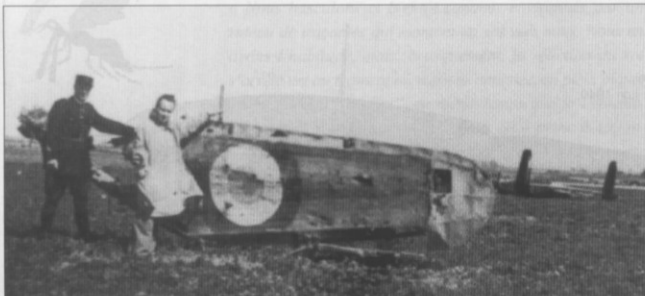
« Le terrain de Roye ressemblait à un immense damier sur lequel stationnaient 250 chars. »

Le Breguet 693 n° 32 s'immobilise dans un champ de la commune de Folies, à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Montdidier. Les deux hommes doivent être hospitalisés, la guerre est terminée pour eux.

Du côté de la Luftwaffe, seul un Bre 690 est revendiqué comme tel, par l'*Oberfeldwebel* Horst Götz de la 5./JG 3 dans le secteur de Beauvais (peut-être le n° 31 du sergent Fetiveau, I/51). Il faut donc chercher les autres parmi les sept Potez 63 revendiqués par ailleurs. Mais comme les Breguet se sont tous écrasés dans un carré de 20 km de côté entre Amiens et Roye, il est très difficile de reconstituer les combats.

Le GBA II/35, bien que non engagé, perd un Breguet 691 et quatre 693 détruits dans le bombardement de Châteauroux. Cette terrible journée s'achève sur un bilan de six morts et six blessés. Celle du lendemain sera à peine meilleure...

Les restes du Bre 693 n° 27 de l'équipage sergent Le Coq de Kerland - sergent-chef Bousquet du GBA I/51, descendu par la chasse allemande près d'Avillers (Somme), le 6 juin. Le pilote est blessé, mais le mitrailleur est mort carbonisé dans l'épave. (Collection J. Mutin)



6 JUIN : L'HÉCATOMBE CONTINUE

Le 6 juin, les unités d'assaut exécutent 42 sorties en 5 missions distinctes. Les objectifs sont toujours les mêmes, mais la ligne de front avance inexorablement à l'allure des blindés allemands. Le haut commandement met en pratique depuis fin mai une tactique de harcèlement avec des formations légères (2 ou 3 appareils) espacées dans le temps. Si le souci de limiter les pertes est louable en soi, cette tactique favorise en fait les défenseurs, car elle permet aux Bf 109 de se ravitailler en munitions et en carburant entre chaque attaque et renie le principe de concentration des moyens seul capable de saturer l'objectif, donc la *flak* et la chasse allemande. Les petits paquets de bombardiers (Bre 693, LeO 451...) – et de chasseurs (MS.406 et Potez 631) lancés bien légèrement dans l'attaque au sol – sont donc massacrés les uns derrière les autres sans que les résultats soient à la hauteur de leur sacrifice.

Le sergent-chef Guy Perrot de Thannberg, du GBA II/54, décolle ce jour-là aux commandes du Bre 693 n° 1013 baptisé « La Sulfateuse ». La suite, il la raconte : « Lorsque nous sommes arrivés sur le terrain de Roye, ce dernier ressemblait à un immense damier sur lequel stationnaient environ 250 chars. Nous avons largué nos bombes en semi-piqué, puis prenant les chars à revers, nous les avons "straffés". En passant en rase-mottes, j'ai aperçu des tankistes qui avaient été atteints, des chars qui flambaient. Sur d'autres tanks, les Allemands sortaient en toute hâte parce que ça commençait à brûler : ils faisaient signe aux autres chars de passer à gauche ou à droite. Les Panzer n'arrivaient pas à passer, ils faisaient demi-tour. À 5 mètres du sol, on voyait tout ce qui se passait. Je me suis attardé pour observer. Il faisait très chaud, ma combinaison collait, on avait les lèvres desséchées. Soudain il y a eu une lueur devant moi. Je me suis demandé ce que c'était. Quelques secondes plus tard, j'ai aperçu des morceaux de verre dans le cockpit : le tableau de bord était brisé et une des branches du collimateur était complètement sciée. Les tireurs m'avaient pris par l'arrière. Les balles m'étaient passées de chaque côté de la nuque. »

« C'est à ce moment que mon mitrailleur m'a dit : ça me brûle, je suis blessé. Trois chasseurs allemands nous attaquaient. Badel [sergent-chef Badel – NDA] a "allumé" un des trois Messerschmitt; l'un d'eux est parti en demi-tour. Ça crache noir, s'écria Badel, le Messer est sûrement touché. » Après un court moment de répit, les Bf 109 reviennent dans la queue du Breguet. Thannberg demande à son mitrailleur de lui donner un « top » quand ils seront à une distance de 200 mètres.

« Badel m'a crié "top !" J'ai réduit complètement, passé mes hélices de grand pas à petit pas et j'ai sorti mes volets. Le Breguet s'est mis à vibrer de partout – les volets ont tenu. Il n'y avait pas d'autre manœuvre à faire et les Messer me sont passés dessus. Je leur ai coupé la ligne de tir et je ne les ai pas revus. Ensuite, j'ai été cueilli par le travers par un Messer. Après avoir maîtrisé un début d'incendie au moteur droit, nous avons tout de même réussi à nous poser à Chartres, en pleine alerte. »

Cinq Breguet sont détruits ou mis hors service du fait de la chasse ennemie au cours de la journée. On dénombre deux morts et quatre blessés. Malgré tout, aucun Breguet ne figure au tableau de chasse de la Luftwaffe.



7-8 JUIN : OÙ SONT LES RENFORTS ?

Le général Girier a tenu à participer à un vol d'essai à bord du Breguet 695 n° 3 affecté au II/54. Malheureusement, l'appareil capote à l'atterrissage à Chartres, tuant son pilote, l'adjutant-chef Walser, et blessant le commandant du groupement n° 18. Il est remplacé par son adjoint, le lieutenant-colonel Démercy.

Mal commencée, cette journée va aussi mal finir : six appareils abattus ou fortement endommagés par la chasse ou la DCA, deux tués, trois blessés.

À 17h50, le GBA II/51 effectue la quatrième et dernière mission de la journée du 7 juin à laquelle prennent part deux avions de la 3^{ème} escadrille et trois de la 4^{ème}, sous les ordres du capitaine Villedieu. L'ordre est d'attaquer à la bombe et au canon des chars aux environs de Goyencourt-Villers.

« À 18h42, l'attaque est prononcée, un avion attaque la lisière sud-ouest de Saint-Mard où se trouvent des véhicules, coup au but. Un autre bombarde la lisière nord du même lieu, un troisième avion place ses bombes à proximité d'une batterie de flak, comme le quatrième avion, tandis que le cinquième Breguet s'en prend à un rassemblement d'une vingtaine de chars et d'auto-mitrailleuses au sud du terrain de Roye, mais gêné par une flak très puissante, il ne peut observer le résultat de ses tirs.

« Très grosse activité de la flak au nord de la ligne Roye-Montdidier. Pas de chasse ennemie. La chasse française assure la couverture sur Roye entre 2 000 et 2 500 m. Une forte formation de Glenn Martin est aperçue, venant de l'ouest et se dirigeant sur Roye, ainsi qu'une autre formation identifiée comme étant des Douglas DB-7. De très nombreux chars et engins ennemis sont aperçus à l'ouest de Saint-Mard, de 300 à 400... Tous les avions sont rentrés à 19h40, dont deux avec des impacts. ^[4] »

Le II/54 perd trois avions à la chasse allemande. Deux Breguet sont revendiqués par la 9/JG 3 (Oberfeldwebel Hans Heitmann et Unteroffizier Eberhard von Boremski) dans la région de Poix-Auraignes [sic].

Les quatre missions du 8 juin, totalisant 29 sorties, se soldent par la perte de quatre avions, touchés à divers degrés par la DCA. Trois mitrailleurs sont blessés, dont un, l'adjutant Darriet, décède le lendemain. Comme on le constate à



la lecture de tableaux des pertes, les mitrailleurs ont plus « trinqué » que les pilotes. Ce fait est dû à l'absence de blindage pour protéger le poste de tir arrière (alors que le poste de pilotage est équipé de plaques), un choix de la part du constructeur pour ne pas alourdir l'appareil et respecter le devis de poids ! Les mitrailleurs ne sont pas dupes et ont quelque peu l'impression d'être les laissés-pour-compte du bombardement d'assaut. Une anecdote, rapportée par Gilles Renaud, alors lui-même mitrailleur, donne le ton : « *Avant-hier, [le commandant Davout d'Auerstaedt] a voulu honorer les mitrailleurs arrière et faire une mission comme l'un d'eux [mission du 21 mai]. Il est rentré en jurant que c'était le plus sale métier qu'on puisse imaginer, inconfortable, de*

Le Bre 693 n° 1013, la célèbre « Sulfateuse », sera piloté à plusieurs reprises par le sergent-chef Guy Perrot de Thannberg. Il est versé au II/54 le 24 mai. Cet appareil fait partie de la trentaine de machines livrées par la SNCAC de Bourges.

Mitrailleur arrière, le plus sale métier, soumis à toutes les secousses de ces c... de pilotes !

quoi donner le mal de mer au meilleur acrobate, soumis à toutes les secousses de ces c... de pilotes... L'orgueil des équipiers arrière est monté de dix points. »

Ainsi que mentionné plus haut, le GIABSE ne s'est pas préoccupé des renforts en personnel des groupes d'assaut. Les lourdes pertes subies en mai et dans la première décade de juin ont fait fondre les effectifs. Pendant cette dernière période, seulement onze pilotes (dont le capitaine Rocaboy, venu prendre le commandement du GBA II/51, et deux Tchèques) et quatre mitrailleurs sont affectés en renfort. C'est très insuffisant pour combler la perte de 40 aviateurs mis hors



Le Bre 695 n° 51 est l'un des quatre appareils de ce type à avoir été affecté en unité. Livré directement de l'usine de Villacoublay en cours d'évacuation, il rejoint la 3^{ème} escadrille du GBA II/51 le 12 juin. (Collection B. Régner)

[4] Compte rendu du capitaine Villedieu - SHAA (Z12156)



Les Breguet au combat

En vol au-dessus de la région des Corbières, le Bre 693 n° 97 (au premier plan) et le n° 82 (au second plan), début 1941. (Collection J. Lebourg)



de combat, temporairement ou définitivement, entre le 5 et le 11 juin ! Et encore, sur les onze pilotes, faut-il déduire trois « bleus » qui sont renvoyés au CIB de Châteauroux pour apprendre à piloter un bimoteur... Pour combler le déficit en mitrailleurs, les groupes font appel à toutes les bonnes volontés, observateurs, mécaniciens, armuriers, etc., quel que soit le grade. Cependant, peu sont familiarisés au maniement de la MAC 34. Il est vrai aussi, que les effectifs en matériel ont

toujours en Basse-Seine, dans la région de Forges-les-Eaux et de Gournay-en-Bray, mais aussi à l'est de Reims et au nord de La Fère-en-Tardenois. Les Panzer débordent de partout. Sept Breguet ne rentreront pas, faisant sept tués et un prisonnier. La flak, toujours la flak, mais aussi les diaboliques « Me 109 » au don d'ubiquité.

Le sous-lieutenant Robert Rolland (GBA II/51) fait partie de ceux qui ont été descendus par la chasse allemande :

« ... et en même temps, les balles commencent à crépiter sur mes plans, cependant que des Courtis [sergent mitrailleur des Courtis - NDA] me crie : "Nous sommes attaqués par neuf chasseurs !" La proportion est normale. Le troisième avion est également attaqué par neuf chasseurs, ce qui fait un total de 27 contre 3 ! Pendant que je pique au maximum pour fuir en rase-mottes, tout en essayant d'échapper aux attaques des Allemands, je vois mon camarade Maurel filer à un millier de mètres devant moi, en direction de Rouen. C'est la dernière fois que je devais le voir. Je ne vois pas disparaître l'ailier droit qui, lui non plus ne reviendra pas, car j'ai suffisamment à faire avec mes poursuivants [en fait, le troisième Breguet reviendra au terrain]. Grâce à la présence d'esprit de mon mitrailleur, je peux échapper aux Messerschmitt pendant les douze ou quinze minutes que durent leurs attaques, en manœuvrant au ras du sol. Mon mitrailleur réussit à vider ses chargeurs en faisant face à des ennemis que je ne vois pas, mais qui se manifestent par des centaines de balles atteignant l'avion, trouant le cockpit, brisant tous mes instruments de bord, frappant dans mon blindage de dos et épargnant par miracle le mitrailleur qui se défend comme un lion. Celui-ci me signale qu'il lâche des bombes inertes, car, hélas !, l'issue du combat ne fait aucun doute.

« En effet, alors que je survole la forêt de Lyons, les balles atteignent mes réservoirs d'huile et d'essence. À quelques mètres au-dessus du sommet des arbres, mes deux moteurs s'arrêtent brutalement, alors que le dernier Messerschmitt vient d'abandonner le combat, probablement atteint par les balles de des Courtis.

« Il ne me reste plus qu'à tenter de poser l'avion au milieu de la forêt. Heureusement, les commandes répondent encore. J'aperçois juste devant moi une clairière sur le bord

« Nous sommes attaqués par neuf chasseurs.

La proportion est normale ! »

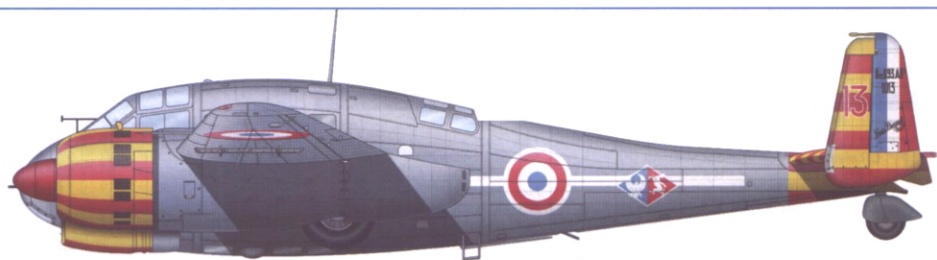
fortement diminué, ceci compensant cela. En effet, au cours de la première décade de juin, 30 appareils ont été détruits ou gravement avariés. Pour boucher les trous, les unités ne perçoivent en complément que 14 machines, plus 4 réparées par le personnel de l'usine Breguet détaché à Brétigny.

9-12 JUIN : LA FIN D'UNE SEMAINE TRAGIQUE

Le 9 juin, ce sont encore six missions de harcèlement, totalisant 25 sorties, qui sont réalisées. Les Breguet interviennent

Parmi les rescapés du GBA II/54 devant « La Suffateuse », on reconnaît l'adjudant-chef Delporte (2^{ème} à gauche) et le sergent-chef Perrot de Thannberg (3^{ème}). Ce dernier a réussi le tour de force de se faire descendre trois fois en quatre jours ! (Collection J. Lebourg)





Breguet Bre 693 n° 1013
GBA I/51
Commandant Amoureux
Lézignan, été 1941.

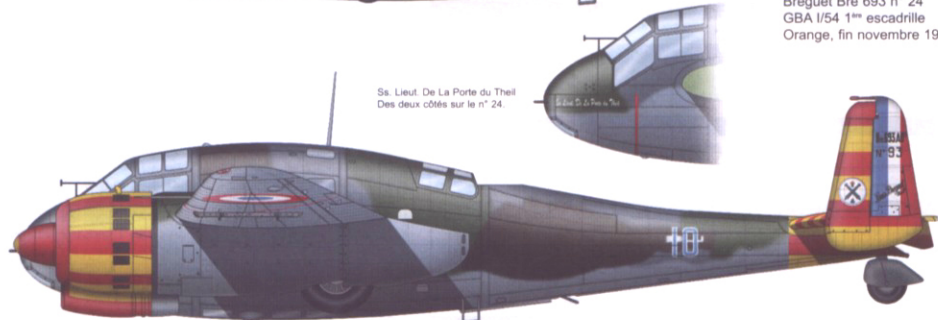


Breguet Bre 695 n° 8
GBA I/51 1^{re} escadrille
Capitaine d'Artemare
Lézignan, été 1941.



Breguet Bre 693 n° 24
GBA I/54 1^{re} escadrille
Orange, fin novembre 1942.

Ss. Lieut. De La Porte du Theil
Des deux côtés sur le n° 24.



Breguet Bre 693 n° 93
GBA I/54 2^{me} escadrille
Lézignan, été 1942.



Breguet Bre 693 n° 1025
GBA I/54 1^{re} escadrille
Lézignan, été 1942.



PERTES DES UNITÉS D'ASSAUT

Avion	Pilote	Mitrailleur	Cause et lieu de la perte
12 mai			
GBA II/54			
693 14	Cdt Plou (P)	Adj Poitrot (P)	Flak Looz
693 19	Lt Leleu (P)	Sgt Massaux (P)	Flak St-Trond
693 6	Lt Blondy	Sgt Conilh	Flak, crashé Berry-au-Bac (réparé)
693 18	Lt Delattre (†)	Adj Di Matteo (†)	Flak Vroenhoven
693 10	A/C Richard (P)	A/C Renaudie (†)	Flak Roclange s/- Geer
693 21	S/Lt Gady	Sgt Cabaret (B)	Flak, crashé Bapaume (réparé)
693 7	S/Lt Henry (P)	S/Lt Besson-Guyard (P)	Flak Tongres
693 9	A/C Goyer (P)	Sgt Turpin (BP)	Flak Tongres
693 4	A/C Boulanger (P)	Sgt Roux (BP)	Flak Tongres
693 22	S/C Normand	Sgt Voigard	Flak, irréparable
693 12	S/Lt Chauvet	A/C Scourzic	Accidenté décollage (réparé)
GBA II/54			
693 34	Sgt Fourninier (B)	Lt de La Porte du Theil (†)	Flak Ransbeck
693 32	Cne Jeunet	Adj Coiffard	End. par peuplier (réparé)
16 mai			
GBA II/54			
693 15	S/C Somedecoste	S/C Codron (B)	Flak, endommagé (réparé)
GBA II/54			
693 20	S/Lt Chemineau (†)	Sgt Guichon (†)	Flak Rocquigny
693 30	Sgt Lami (P)	Sgt Giard (P)	Flak Hannogne-St-Rémy
18 mai			
GBA II/35			
691 39	Adj Géraud (P)	Lt Arnola (P)	Chasse Avesnes
GBA II/54			
693 28	Cdt Grenet (†)	S/C Bouveret (P)	Abattu flak Landrecies
693 33	Lt de Béarn	Sgt Lamour (B)	Flak, crashé Claye-Souilly (réparé)
20 mai			
GBA II/51			
693 65	Cne Bernard	S/Lt Guimbertière (B)	Flak, crashé Le Bourget (réparé)
GBA II/51			
633 34R	Sgt Dupond (P)	C/C Lacroix (P)	Flak Berles-au-Bois
21 mai			
GBA II/51			
633 36R	Cne Nicot	Adj Izern	Acc. décollage Étampes
GBA II/54			
693 17	S/Lt Rostand (†)	S/C Frin (†)	Accident Brétigny
22 mai			
GBA II/51			
693 25	S/Lt Rostand (†)	C/C Giraudon (†)	Flak Essigny-le-Grand
GBA II/51			
633 26R	Lt Colle (P)	S/Lt Bruckhardt (P)	Flak + chasse Bapaume
633 24R	Sgt Briançon (†)	Sgt Hanras (P)	Flak Saudemont
23 mai			
GBA II/51			
693 40	S/Lt de Saint Marceaux	Sgt Beda	Acc. atter. Pithiviers (réparé)
633 27?	Sgt Le Goff	-	Acc. atter. Pithiviers (réparé)
25 mai			
GBA II/51			
693 39	S/Lt Drouelle (†)	Sgt Carquin (P)	Chasse Ennemain
693 66	Lt Ancel	Sgt Gionietti (B)	Flak St-Quentin (abandonné)
GBA II/54			
693 13	Adj Mitton	S/C Badel (B)	Chasse Erches
26 mai			
GBA II/51			
693 74	Cne Hallopeau (†)	S/C Eugène (B)	Chasse Rollot
GBA II/51			
633 17G	S/Lt Rolland	Sgt Viger (B)	Chasse Dury
693 44	Sgt Ancelin	Sgt Lamy	Chasse Sacy-le-Grand (aband.)
31 mai			
GBA II/54			
693 35	S/Lt Legrand	A/C Poilbout (P)	Chasse Abbeville
3 juin			
GBA II/35			
691 60	S/C Simon (†)	S/C Poullitout (†)	Accidenté Cravant

FICHE D'IDENTITÉ DES GROUPES D'ASSAUT

GBA I/51

Commandant de groupe

Cne Cornée	-	14.09.39
Cne Lab	15.09.39 -	13.12.39
Cdt Baudouin	14.12.39 -	26.05.40
Cne Bernard	27.05.40 -	05.06.40
Cne Rocaboy	06.06.40 -	08.10.40
Cne d'Artemare	09.10.40 -	13.11.40
Cdt Amouroux	14.11.40 -	21.07.41
Cdt Lafon	22.07.41 -	01.12.42

Commandant 1^{ère} escadrille

Cne Hallopeau	-	30.05.40 (†)
Lt Lebourg	01.06.40 -	08.10.40
Lt Collombet	09.10.40 -	04.05.41
Cne d'Artemare	05.05.41 -	01.12.42

Commandant 2^{ème} escadrille

Cne Lab	-	14.09.39
Cne Cocheprat	15.09.39 -	28.01.40
Cne Bernard	29.01.40 -	26.05.40
Cne Cocheprat	27.05.40 -	05.06.40 (†)
Cne Bernard	06.06.40 -	04.11.41
Lt Lebourg	05.11.41 -	01.12.42

Bases

03.09.40	La Perthe	16.06.40	La Jarne
28.12.39	Le Luc	19.06.40	Mérignac
27.04.40	Salon-de-Provence	20.06.40	Landes-de-Bussac
18.05.40	Briare	21.06.40	Lézignan
19.05.40	Étampes	23.06.40	Toulouse-Francazal
26.05.40	Pithiviers-Bléville	12.08.40	Lézignan
02.06.40	Orléans-Bricy	14.11.42	Orange
14.06.40	St-Jean-d'Angély	01.12.42	Dissolution

GBA II/51

Commandant de groupe

Cdt Mathieu	-	14.12.39
Cdt Davout d'Auerstaedt	15.12.39 -	15.08.40

Commandant 3^{ème} escadrille

Cne Debaise	-	14.12.39
Cne Villedieu	15.12.39 -	15.08.40

Commandant 4^{ème} escadrille

Cne Pernet	-	11.04.40 (†)
Cne Nicot	12.04.40 -	15.08.40

Bases

01.09.40	Troyes-Barberey	15.06.40	St-Jean-d'A (les 2 esc.)
17.10.39	Briare	16.06.40	Châteauroux (3°)
15.12.39	Vimont	17.06.40	La Jarne (4°)
27.04.40	Salon-de-Provence	19.06.40	Lézignan (3°)
19.05.40	Étampes	20.06.40	Mérignac (3°)
24.05.40	Pithiviers-Dadonville		Lézignan (4°)
02.06.40	Orléans-Bricy	21.06.40	Landes-de-B. (4°)
04.06.40	Bouard	22.06.40	Mérignac
11.06.40	Bricy (3° esc.)	23.06.40	Francazal (3°)
12.06.40	Bricy (les 2 esc.)	24.06.40	Francazal (les 2 esc.)
14.06.40	St-Jean-d'A. (3°)	15.08.40	Dissolution

GBA II/54

Commandant de groupe

Cdt Bernard	-	12.09.39
Cne Berge	13.09.39 -	04.11.39
Cdt Plou	05.11.39 -	12.05.40 (P)
Lt Rivet	13.05.40 -	18.05.40
Cne Desclerc	19.05.40 -	13.08.40
Cdt L'Hermite	14.08.40 -	21.10.40
Cne Péron	22.10.40 -	09.12.40
Cdt Deperrois	10.12.40 -	15.10.41
Cdt Caubert	16.10.41 -	01.12.42

Commandant 1^{ère} escadrille

Lt Delattre	-	12.05.40 (†)
Lt Faye	13.05.40 -	19.05.40
Lt Murguet	21.05.40 -	?
?		

Commandant 2^{ème} escadrille

Lt Rivet	-	12.05.40
?		



Bases		
03.09.39	Péronne	19.05.40 Brétigny s/- Orge
06.09.39	Toul-Ochey	02.06.40 Bessay
18.09.39	Touillon-lès-Montbard	13.06.40 Châteauroux
18.10.39	Salon-de-Provence	16.06.40 Dompiere
13.12.39	Vinon	19.06.40 Landes-de-Bussac
06.03.40	Le Bourget	23.06.40 Mont-de-Marsan
11.03.40	Tangmere (GB)	26.06.40 Franczal
20.03.40	Vinon	12.08.40 Lézignan
06.05.40	La Ferté-Gaucher	14.11.42 Orange
11.05.40	Montdidier	01.12.42 Dissolution
17.05.40	Briare	

GBA II/54

Commandant de groupe

Cdt Heuzeel	-	08.10.39
Cdt Grenet	09.10.39 -	18.05.40 (†)
Cne Lacat	19.05.40 -	01.07.40
Cne Jeunet	02.07.40 -	09.08.40

Commandant 3^{ème} escadrille

Cne Jeunet	-	05.06.40 (B)
Lt Devin	06.06.40 -	09.08.40

Commandant 4^{ème} escadrille

Lt Bouvresse	-	15.12.39
Lt Dupuy	16.12.39 -	09.06.40
Lt de Béarn	10.06.40 -	09.08.40

Bases

03.09.39	Montdidier	17.05.40 Briare
06.09.39	Nancy-Azelot	19.05.40 Brétigny s/- Orge
20.09.39	Auxerre	02.06.40 Chartres
14.10.39	Lyon-Bron	13.06.40 Châteauroux
16.10.39	Salon-de-Provence	16.06.40 Dompiere
13.12.39	Vinon	19.06.40 Landes-de-Bussac
06.05.40	Nangis	23.06.40 Mont-de-Marsan
10.05.40	Roye-Beuvraignes	26.06.40 Franczal
13.05.40	Montdidier	09.08.40 Dissolution

GBA II/35

Commandant de groupe

Cdt Férigoule

Commandant 3^{ème} escadrille

Lt Petitguillaume	-	20.05.40
Lt Rendu	21.05.40 -	30.08.40

Commandant 4^{ème} escadrille

Cne Desclerc	-	18.05.40
Lt Murguet	19.05.40 -	20.05.40
Lt Zoccolat	21.05.40 -	30.08.40

Bases

03.09.39	Pontarlier	19.06.40 Landes-de-Bussac
17.01.40	Marigny-le-Grand	23.06.40 Mont-de-Marsan
21.03.40	Briare	26.06.40 Franczal
21.05.40	Châteauroux	29.06.40 Istres-Pt de Buc
16.06.40	Bourgneuf	30.08.40 Dissolution

Avion	Pilote	Mitrailleur	Cause et lieu de la perte
5 juin			
GBA I/51			
693 86	Cne Cocheprat (†)	S/Lt Pascaly (†)	Chasse Domart s/- La Luce
693 78	S/C Lefroid (†)	Sgt de Catalano (†)	Chasse Davenescourt
693 31	Sgt Fétiveau	S/C Jonoux (B)	Chasse Beauvais
GBA II/51			
693 40	S/Lt de Saint Marceaux (B)	Sgt Beda (B)	Chasse Erches
693 61	S/C Le Goff	C/C Godineau (B)	Chasse Bouard
693 59	Cne Nicot	Adj Izern	End. chasse, irréparable
GBA II/54			
693 5	S/Lt Brunet (†)	S/C Matuchet (†)	Chasse Hattencourt
693 32	Cne Jeunet (B)	S/C Ducas (B)	Chasse Folles
693 1012	Lt de Béarn	Sgt Renault	End. chasse, irréparable
6 juin			
GBA I/51			
693 27	Sgt Le Coq de Kerland (B)	S/C Bousquet (†)	Chasse Arvillers
693 63	Sgt Névramont	C/C Barbron (†)	Chasse Pont-St-Maxence
GBA II/51			
691 53	S/C Chailloux	Lt Collombet (B)	Accident Bouard
GBA II/54			
693 29	Adj Milton (B)	S/C Uteza (B)	Chasse forêt Chantilly
693 1013	S/C de Thannberg	S/C Badel (B)	End. chasse, crashé Chartres (réparé)
7 juin			
Groupement 18			
695 3	A/C Walsler (†)	Gal Girier (B)	Accident Chartres
GBA I/51			
693 67	Lt Lebourg	S/C Mitard	Flak, crashé Le Bourget
GBA II/51			
693 77	Sgt Ancelin	Sgt Lamy	Flak, crashé Bouard
GBA II/54			
693 1	S/Lt Legrand (†)	S/C Verge (†)	Chasse Laverrière
693 54	Sgt Sannier (B)	S/C Renault (B)	Chasse Forges-les-Eaux
693 33	S/Lt Devin	Sgt Lebert	Chasse St-Just-des-Maraais
693 1011	S/C de Thannberg	Adj Coiffard (B)	Flak, St-André-de-l'Eure (réparé)
8 juin			
GBA II/35			
691 57	Sgt Bellogrote (†)	-	Accident Châteauroux
GBA I/51			
693 1017	Sgt Milifeux	Adj Darriet (†)	Flak Soissons
GBA II/51			
693 52	S/Lt Rolland	Sgt des Courtis	End. Flak, crashé atter. (réparé)
693 48	Lt Collombet	A/C Hervier	End. Flak, crashé atterrissage
GBA I/54			
693 6	Lt Blondy	Sgt Conill (B)	End. Flak, crashé Meaux
693 97(?)	Cne Petitguillaume	A/C Revellin	End. Flak
9 juin			
GBA I/51			
693 1016	S/C Denis (†)	C/C Masse (†)	Flak St-Jacques-s/-Darnetal
GBA II/51			
693 69	Lt Laurel (†)	S/C Rochais (†)	Chasse Cléon
693 49	S/Lt Rolland (B)	Sgt des Courtis (P)	Chasse Fleury-s/-Andelle
GBA II/54			
693 92	S/Lt Mayadoux (B)	S/C Lelong (†)	Chasse Villers-Cotterêts
693 58	Lt Dupuy (†)	S/Lt Beaud (†)	Flak Sommelans
693 46	S/C de Thannberg	A/C Delporte	Flak Villers-Cotterêts
693 70	S/Lt Girard (B)	S/C Plessiez (B)	Flak Courmont
693 47	S/Lt de Dampierre	Cne Lacat	End. flak, straffé sur le terrain



Le Bre 693 n° 82, baptisé « Mazeppa », de la 2^{ème} escadrille du GBA I/54, photographié à Lézignan en août 1940 avant de recevoir son chiffre individuel (« 9 »). Le capitaine Rosselot a effectué une dizaine de missions à ses commandes. On note que l'appareil est équipé de capots de nouvelle génération à pipes propulsives, qui remplaçaient les capots à pare-flammes GAL à partir du n° 80 (environ). (Collection J. Lebourg)



Les Breguet au combat

Avion	Pilote	Mitrailleur	Cause et lieu de la perte
10 juin			
GBA I/51 693 38 GBA II/51 693 76	Sgt Metifeu	C/C Genre	Chasse Blois Abandonné Brétigny
11 juin			
GBA I/54 693 16	S/Lt Chauvet	A/C Scourzic	Accidenté Étampes
12 juin			
GBA II/51 693 68 693 72 GBA I/54 693 1022	Sgt Ancelin A/C Hegron S/Lt Fontaine	Sgt Lamy (B) A/C Hervier -	Flak Reims Flak Reims Accident atterrissage
13 juin			
GBA I/51 693 7 GBA I/54 693 79 693 53 693 12 693 55 GBA II/54 693 47	Sgt Névaumont S/C Paulin (†) Cne Petitguillaume -	Sgt Douzet Adj Moroge (†) S/C Petitpain (B) -	Flak St-Bon Flak Fontenailles Flak Courtacon Accidenté, abandonné Chartres Abandonné Voves Mitrillé au sol Bf 109
14 juin			
GBA II/51 693 81 693 80	Cne Nicot S/Lt du Tertre	Adj Izern (B) C/C Malouet (B)	Chasse, crashé Bricy Chasse, crashé Bouguenais
15 juin			
GBA I/54 693 7 GBA II/54 695 7	A/C Chevallet S/Lt de Dampierre (†)	A/C Hugonnier (B) Cne Lacat (B)	Flak, posé Avord, irréparable Accident Châteauroux
16 juin			
GBA II/35 691 49 693 1002 693 1003 693 1007 GBA I/51 693 1021	Lt Antoine (†) 	A/C Todoli, Sgt Thonin (†) 	Accident Bourgneuf Détruit bombardement Châteauroux Détruit bombardement Châteauroux Détruit bombardement Châteauroux Abandonné Châteauroux
17 juin			
GBA II/54 691 69	Cne Cassagnou (B)	S/Lt Billon du Plan	Accident Dampierre
19 juin			
GBA I/51 693 1014			Abandonné Bouard
20 juin			
GBA II/51 693 51	Cne Davout	A/C Guégajen	Accidenté Bricy, abandonné
22 juin			
GBA II/35 693 1006			Accidenté Mt-de-Marsan, aband.
23 juin			
GBA I/51 693 99			Accidenté Mérignac, abandonné
25 juin			
GBA I/51 693 1019 GBA I/54 693 23 693 85 693 1015			Abandonné Mont-de-Marsan Abandonné Mont-de-Marsan Abandonné Mont-de-Marsan Abandonné Mont-de-Marsan

d'un ruisseau de 250 à 300 m, qui me paraît favorable à une crash désespéré. Je fais une brusque chandelle pour monter à 200 m, puis une glissade comme je n'en ai jamais fait de ma vie, pour arriver à plaquer l'avion au sol, au milieu de la clairière, à environ 200 km/h. C'est sans doute le meilleur atterrissage que j'aie jamais fait, et l'avion, au milieu d'un nuage de terre sèche, s'arrête en un magnifique cheval de bois final, à quelques mètres du mur épais d'un moulin sur l'Andelle. »

Le sergent des Courtis arrête une voiture de réfugiés qui prend à son bord le sous-lieutenant Rolland qui saigne abondamment. Faute de place, il ne peut accompagner son pilote et sera fait prisonnier quelques heures plus tard. Rolland, après une longue équipée telle qu'en connaîtront de nombreux aviateurs français abattus, retrouvera son unité après l'armistice à Toulouse, où il sera accueilli par le colonel de Castet qui lui demandera : « Eh bien ! Rolland, qu'est-ce que vous avez bien pu faire depuis que vous avez quitté le groupe le 9 juin dernier ? »

Ce jour-là, le sergent-chef Perrot de Thannberg est abattu pour la troisième fois en quatre jours !

« Nous sommes à 10 m du sol. Cent mètres avant d'arriver sur le dispositif, je largue en traînée mes bombes de 50 kg et enclenche les mitrailleuses. L'ennemi est en plein désarroi. J'arrive sur l'objectif : une colonne d'infanterie portée fraîchement débarquée. Sur la chaussée [route de Reims à Soissons - NDA] près de 800 Allemands à 5 de front et au coude à coude. Il y en a sur près de 400 m en profondeur et sont suivis par une soixantaine de véhicules blindés montés sur chenillettes. Les soldats veulent se disperser. Les uns sautent par-dessus des fossés et tentent d'escalader les parapets. Ces derniers sont trop raides et les hommes retombent. Les autres se sont couchés à même la route. Seul un Feldwebel, que je survole au ras de la casquette, est resté debout. Mitraillette au poing, il ne cesse de tirer sur notre Breguet. »

Cependant, le Breguet 693 n° 46 a été touché par la DCA. Les deux moteurs lâchent l'un après l'autre. L'appareil termine sa course dans un arbre. Les deux membres de l'équipage, le pilote et son mitrailleur, l'adjudant-chef Delporte, sont indemnes. Ils regagneront leur unité deux jours plus tard. Les pilotes allemands, qui s'habituent à la silhouette du Breguet 693, en revendiquent quatre près de Soissons, dont deux attribués au Hauptmann Helmut Riegel et un à chacun des *Leutnante* Igor Zirkenbach et Rudolf Kraffschick de la 1./JG 27.

Huit missions se déroulent les 10 et 11 juin, pour un total de 31 sorties. Le Bre 693 n° 38, endommagé par des Bf 109 le 10, s'écrase près de Blois. L'avion est détruit, mais l'équipage est indemne.

Le 12 juin, deux appareils ne rentrent pas et deux autres sont fortement endommagés.

Ainsi s'achève cette terrible semaine de l'aviation d'assaut qui, entre le 5 et le 12 juin, a perdu 17 navigants tués à l'ennemi. Mais, la campagne de France n'est pas encore terminée, même si son issue ne fait désormais plus aucun doute.

12-26 JUIN : LA RETRAITE

À partir du 12 juin, les cinq unités d'assaut entament leur longue migration vers le sud. Les missions ne s'en



Cette photo, prise le 6 juin, montre le Bre 693 n° 93 du GBA I/51 (équipage sergent-chef Meister et sergent Pettipain) lors d'une mission menée le 6 juin 1940 contre des blindés dans le secteur de Nesles et Marchelepot. (Collection Lebourg)

poursuivent pas moins, mais sur un rythme moins élevé.

Le 14 juin, deux Bre 693 du II/51 tombent victimes des Bf 109. Le n° 80 du sous-lieutenant du Tertre, touché au-dessus de Romilly-sur-Seine par l'Oberfeldwebel Hans Umbach de la 3./JG 1, va s'écraser à Bouguenais (!).

Le 18 juin, la note 2719/38 émanant de la 1^{re} division aérienne, prescrit de ne plus exécuter de bombardements de jour et de nuit en France. Le lendemain, le groupement 18 se replie à Landes-de-Bussac et le groupement 19 à Bordeaux-Mérignac, en vue d'un embarquement pour l'Afrique du Nord. Cependant, la panique indescriptible qui règne dans le port de Bordeaux empêche de réaliser ce plan – si toutefois il a bien été établi, car ordres et contre-ordres incohérents fusent alors à tous les échelons. Les deux groupements sont rassemblés à Landes-de-Bussac, terrain moins engorgé que la grande base de Mérignac, prise d'assaut par tout ce qui peut encore voler en France.

Le 20 juin, les avions sont préparés pour intervenir au-dessus des ponts de la Loire pour protéger la retraite des arrière-gardes françaises du côté de Cosne-sur-Loire. Le mauvais temps qui sévit ces jours-là ne permet pas aux avions de décoller.

Le 22 juin dans la soirée, trois appareils du I/54 effec-

tuent la dernière mission de l'aviation d'assaut française, une reconnaissance dans la région de Port-de-Piles et de Châtellerault.

Entre le 12 et le 22 juin, on ne dénombre que 75 sorties, dont beaucoup ne sont que des reconnaissances. Les pertes n'en sont pas moins élevées, toutes proportions gardées : 12 Bre 693, 1 Bre 695 et 1 Bre 691 rayés des contrôles, toutes causes confondues, trois tués et huit blessés.

Les Allemands remontent au moins 17 Bre 693 sur les chaînes de Bourges après juin 40.

Le 23 juin, le groupement 18 se replie sur Mont-de-Marsan et le groupement 19 sur Toulouse-Francal. Mais, apprenant que les Landes font partie des départements qui seront occupés par les Allemands, le lieutenant-colonel Démary donne l'ordre au groupement 18 de rejoindre Toulouse dans la matinée du 26, au mépris des conventions d'armistice.

Des Breguet, on en trouve alors un peu partout : à Toulouse, bien sûr, mais aussi à Moissac (693 n° 26), Bergerac (693 n° 1026), Avignon (2 Bre 691), Perpignan (Bre 691 n° 17 replié par le GR I/36)...



À Toulouse-Francal après la campagne, le Bre 693 n° 93 affecté au lieutenant Lebourg, commandant la 1^{re} escadrille du GBA I/51. Insigne et numéro individuel ont été échangés leur place. (Collection Lebourg)



En haut :

l'usine de Villacoublay après son investissement par la Wehrmacht. Pour importantes que furent les destructions dans les usines aéronautiques françaises, les Allemands n'en firent pas moins procéder à l'achèvement de cellules en cours d'assemblage. C'est ainsi qu'au moins 17 Bre 693 sont sortis de la SNCAC de Bourges après le 25 juin 1940. (Collection J.V. Crow)

Ci-dessus :

le Bre 693 n° 91 de la 2^{me} escadrille du GBA I/51 accidenté par le capitaine Bernard à Aulnat, le 27 mai 1941.

Il est intéressant de noter que l'appareil ne porte strictement aucun marquage réglementaire. (DR)

Ci-contre :

Classique, connue, mais tellement agréable à regarder, cette photo du Bre 695 n° 8 du capitaine d'Artemare, commandant la 1^{re} escadrille du I/51, met en relief la silhouette harmonieuse du Breguet 693.

(Collection Aéro-Journal)



Le recensement du 20 juillet 1940, établi à la demande des commissions d'armistice, dénombre :

- 39 Bre 691 en métropole et 1 en Afrique du Nord, sur les 75 pris en compte (pertes : 35);
- 41 Bre 693 en métropole et 5 en Afrique du Nord, sur les 128 pris en compte (pertes : 82);
- 6 Bre 695 en métropole, sur les 8 pris en compte (pertes : 2).

Résumons : sur 211 Breguet d'assaut pris en compte, 119 ont été perdus (dont 68 du fait de l'ennemi) et 14 seront proposés à la réforme en novembre 1940, ce qui représente un taux de perte de l'ordre de 63 % !

Les pertes humaines sont à peine moins impressionnantes : 41 tués (dont 31 du fait de l'ennemi), 22 prisonniers et 39 blessés (dont 35 du fait de l'ennemi), soit approximativement 50% des effectifs au 10 mai 1940 ! Ce bilan se passe de commentaires.

APRÈS LA CAMPAGNE

En juin 1940, les Allemands mettent la main sur un certain nombre de Breguet 693, dont on ignore le chiffre exact, capturés à l'usine de Bourges. On trouve la trace de sept d'entre eux dans des rapports d'accidents de la Luftwaffe s'étalant du 4 novembre 1940 au 10 juillet 1941. Si la plupart appartiennent au Ld.Kdo I/IV basé à Leipzig-Mockau, deux ont été accidentés en écoles : le n° 1035 à la *Zerstörer Schule* de Schleißheim et le n° 1047 à la *Fliegerführer Schule G.2* de Neuruppin.

En raison de leur numérotation très élevée (entre 1032 et 1047 – le dernier avion pris en compte par l'armée de l'Air étant le 1030), il est assuré que les Allemands ont fait procéder à la finition de cellules qui, en juin 1940, étaient en cours d'assemblage. Quand on lit dans la littérature française que des destructions massives ont été opérées dans les usines avant leur évacuation, cela prête à sourire.



Le Bre 693 n° 1025 de la 1^{re} escadrille du GBA I/54 en visite à Châteauroux (au fond un D.520 du GC I/2) début 1942. (Archives Aéro-Journal)



Après l'armistice, seuls les GBA I/51 et I/54 sont autorisés à exister, les trois autres groupes étant dissous entre le 9 et le 30 août 1940. Le personnel de carrière du II/51 passe à la 2^{ème} escadrille du I/51, tandis que celui du II/35 est transféré d'abord au II/54 puis, après la dissolution de celui-ci, au I/54.

Pour maintenir le potentiel de ces deux groupes aux normes de 13 appareils par unité, il est prévu de transformer les Bre 691 en 693 par les soins de l'AIA de Toulouse. Le 14 avril 1942, les n° 27 et 40 sont transférés du dépôt de stockage d'Istres à l'AIA, mais un seul (le n° 27 qui deviendra le n° 527) sera effectivement achevé, le n° 40 (futur n° 540) étant en cours de transformation lors de l'envahissement de la zone libre. Les travaux sur les n° 7 et 17, présents à Toulouse en novembre 1942, n'auront pas le temps de commencer.

Après l'armistice, seuls subsistent les GBA I/51 et I/54, basés à Lézignan à partir du 12 août 1940. Stockés à Lyon dans un premier temps, trois des quatre Bre 695 survivants sont affectés au GBA I/51 à partir de février 1942. Le 1^{er} novembre 1942, ces deux groupes alignent 25 appareils à eux deux, dont 3 Bre 695 au I/51 (n° 8, 10 et 51); 14 Bre 691 et 1 Bre 695 se trouvent dans les dépôts de stockage (Lyon et Istres), 5 Bre 691 et 1 Bre 695 en réparations, et 4 Bre 693 à l'AIA de Toulouse. Les deux groupes d'assaut disparaissent lors de la dissolution de l'armée de l'Air de l'armistice en date du 1^{er} décembre 1942, après un ultime mouvement sur Orange le 14 novembre 1942.

Jugés sans valeur militaire, les appareils saisis par les Allemands dans les dépôts de stockage sont ferrailés et leurs moteurs récupérés pour équiper les Hs 129. Les Italiens transfèrent à Cameri, puis à Biella, une partie des 25 machines capturées à Orange ^[5]. Après avoir envisagé un moment de les verser aux écoles de bombardement, l'état-major les fait passer au pilon après que quelques curieux ont testé plusieurs appareils en vol.

CONCLUSIONS

Le Breguet 690 a été développé comme avion de chasse lourde. Ce n'est donc pas un avion d'assaut, quels que soient les aménagements qui ont été apportés sur les versions de série. Cependant, en août 1939 il est le seul appareil susceptible d'être produit en série et pouvant être adapté aux besoins de l'aviation d'assaut.

Nous avons déjà évoqué ses qualités et ses défauts. Le Junkers Ju 87, qui a tant impressionné les « biffins » de mai-juin 1940, n'était pas non plus exempt de tares congénitales. Le bombardement en piqué était-il plus efficace et moins

Le Bre 693 était le seul avion pouvant être adapté aux besoins de l'aviation d'assaut.

coûteux que le bombardement en vol rasant ? Au vu de l'hécatombe, on pourrait penser que la méthode française était totalement inadaptée. Il n'en est rien et ce n'est pas autrement qu'interviendront avec efficacité les Typhoon et les Thunderbolt, de la Normandie au couloir rhodanien en 1944, ainsi que les Il-2 sur le front russe.

C'est notre conception même de la guerre aérienne qui était erronée. Mais, nous étions des précurseurs. Les enseignements que tireront les nations belligérantes de la campagne de mai-juin serviront à concevoir des avions mieux adaptés aux nouvelles conditions du champ de bataille et à mettre en œuvre une doctrine tenant compte de paramètres que nous ne maîtrisions pas alors.

Il n'en reste pas moins qu'à l'inverse des Allemands, nous n'avions jamais envisagé que l'aviation d'assaut pouvait se projeter en avant des premières lignes, intervenir directement au cœur de la bataille terrestre, briser les nids de résistance. Nous n'avions jamais imaginé que l'ennemi était capable de mettre en œuvre une artillerie anti-aérienne mobile et terriblement meurtrière. Nous n'avions pas compris qu'une bataille terrestre se gagne

[5] I/51 : n° 01, 28, 41, 62, 93, 1004, 1011, 1013, 1027, 1028 + Bre 695. I/54 : n° 50, 57, 82, 88, 95, 96, 1005, 1009, 1012, 1018, 1024 et 1025.



Ci-dessus : le sergent Pineau du GBA 1/51 devant le Bre 693 n° 103 de la 2^{ème} escadrille à Lézignan en août 1940. (Collection J. Lebourg)

Ci-dessous : le lecteur voudra bien excuser la piètre qualité de cette photo, maladroitement retouchée par son « inventeur ». Devant un hangar d'une base inconnue, ce Bre 695 porte les marques allemandes et une livrée uniforme (RLM 02 ?). Comme rencontré sur les avions capturés en juin 1940, les Allemands ont peint les références de l'appareil sur la dérive (type, numéro de série...), ce qui laisse à penser qu'il a été saisi à la même époque. (Collection T.E. Willis)



d'abord dans les airs : la supériorité aérienne permet de contrôler tous les mouvements de l'ennemi, en l'air comme au sol.

L'ennemi de 1940 avait simplement été plus imaginatif. Pour appuyer l'avance de ses divisions blindées, il avait développé une double protection composée d'une DCA nombreuse et efficace et d'une couverture de chasse suffisamment puissante pour interdire l'accès au champ de bataille – ou le rendre très coûteux.

Le Breguet 693 ne porte qu'une faible part de responsabilité dans le désastre qui s'est abattu sur les unités d'assaut. Un appareil mieux adapté aux conditions d'emploi de la campagne de mai-juin n'aurait pas connu de meilleurs résultats. C'est toute la stratégie militaire – et pas seulement aérienne – qui a été défective en 1940.

En tout cas, on ne peut pas terminer un tel article sans saluer le courage de ces équipages. Certains ont été abattus deux fois, trois fois même, mais ils n'ont jamais renoncé à remonter dans leur appareil pour une nouvelle mission, alors qu'ils étaient parfaitement conscients de ce qui les attendait au bout du voyage – un voyage qui a mené près de la moitié d'entre eux au bout de l'enfer.

Il faut aussi souligner le remarquable travail des mécaniciens qui, tout au long de la campagne et dans des conditions difficiles, ont réalisé des miracles pour que ne s'effondre pas le potentiel de leurs unités.

Liste des Bre 693 accidentés au sein de la Luftwaffe

04.11.40	n° 1035	Zerstörer Schule Schleißheim	Schongau
Accidenté à l'atterrissage (20%)			
03.01.41	n° 1047	Flugzeugführer Schule C2	Neuruppin
Décrochage, Lt. G. Schürhoff et Prfmstr. Rössig tués			
14.03.41	n° 1043	Luftdienst Kommando 1/IV	Leipzig-Mockau
Accidenté au décollage (10%)			
31.03.41	n° 1039	Luftdienst Kommando 64	Kiel-Holtenau
Décrochage, Uffz T. Volkman tué			
10.07.41	n° 1032	Luftdienst Kommando 1/IV	Leipzig-Mockau
Accidenté à l'atterrissage (60%)			

Liste aimablement communiquée par Winfried Bock.

L'auteur dédie cet article à la mémoire du Dr. P. Rivière avec lequel il avait travaillé sur ce sujet au début des années soixante-dix. Il remercie Christopher Shores pour les victoires allemandes ainsi qu'une personne qui ne souhaite pas être nommée, mais qui se reconnaît.

Bibliographie :

- *Le Sacrifice* – O.Ledermann & J-F.Mérolle – IPMS-France, 1994.
- *L'Aviation d'Assaut Française dans la Campagne de 1940* – Général F. Seive, Berger-Levrault, 1948.
- *Icare*, n° 80, 87 et 94.
- *Ils Étaient Là...* – J.P.Martin – Aéro-Éditions, 2001.



REMARQUES SUR LES MARQUES

Bien que l'aspect des marques ait été abordé dans notre hors-série sur les camouflages et marques des avions français de 1939/45, il n'est pas inintéressant de s'arrêter sur celles des Breguet 693. Comme pour les autres appareils de cette époque, rien n'est simple et tout se complique dès lors que l'on cherche à tirer des généralités.

Au début de la guerre, la 51^{ème} escadre peint l'insigne sur la dérive et le code tactique sur le fuselage. À la 54^{ème} escadre, la tendance est inverse, mais de manière plus systématique. Cependant, quand apparaît la cocarde de fuselage, les insignes – qui auraient dû être supprimés – sont chassés sur la dérive. En théorie du moins, car les photos sont là pour le prouver, on trouve tout et son contraire. Voir, par exemple, les deux photos du Bre 693 n° 93 page 33 prises à trois semaines d'intervalle.

Les chiffres utilisés en mai-juin 1940 étaient des chiffres arabes, sauf à la 2^{ème} escadrille du GBA I/51 et à la 4^{ème} du GBA II/51, unités qui utilisaient des chiffres romains. Sous Vichy, ceux-ci seront abandonnés. Les chiffres étaient blancs aux I/51 et II/51, ainsi qu'à la 1^{ère} escadrille du I/54, bleus soulignés en blanc à la 2^{ème}, bleus soulignés en noir à la 3^{ème} escadrille du II/54 et jaunes soulignés en noir à la 4^{ème}. On manque d'informations à propos du GBA II/35.

Théoriquement, le chef d'escadrille portait le « 1 » et le commandant de groupe ne portait pas de numéro, mais un double insigne (celui des deux escadrilles sous ses ordres).

Pour éviter toute confusion, rappelons qu'il n'y avait que deux escadrilles par groupe et que la tradition voulait que le premier groupe se composât des 1^{ère} et 2^{ème} escadrilles et le deuxième groupe des 3^{ème} et 4^{ème} escadrilles.

Pour illustrer l'extrême diversité des marques portées, y compris au sein de la même escadrille, nous avons choisi l'exemple de la 2^{ème} escadrille du GBA I/51. Sur les quatre photos ci-contre, prises à un mois d'intervalle, on peut noter la variation de l'insigne de la SAL 39 et sa tendance à la stylisation. Pendant quelque temps, vraisemblablement lors du séjour à Toulouse, le I/51 s'est distingué en peignant l'insigne dans la moitié d'un losange bicolore (bleu ciel à gauche et rouge à droite) : la moitié gauche pour le phénix de la 1^{ère} escadrille (SAL 42) et la moitié droite pour le lapin de la 2^{ème} (SAL 39). Le commandant de groupe était seul autorisé à porter les deux insignes à la fois (on notera toutefois que sur la photo en bas de colonne, les insignes sont inversés : il s'agit d'un effet de « miroir » par rapport au côté gauche de l'avion, le lapin faisant toujours face au sens du vol).

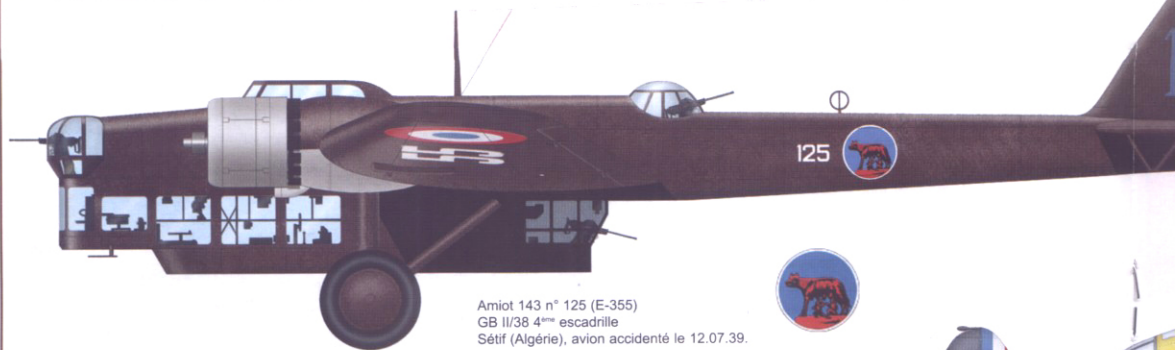
Le camouflage était conforme aux standards de l'époque, c'est-à-dire n'importe quoi dans les teintes autorisées (...ou pas) par l'état-major.

Seuls les 77 premiers Bre 691 portèrent un matricule militaire sous les ailes : de Y-001 à Y-077. Cependant, ces matricules étaient appliqués dans l'ordre de sortie d'usine des avions, sortie qui n'était pas nécessairement dans l'ordre séquentiel (par exemple, le n° 2 portait Y-002, le n° 6 Y-003 et le n° 8 Y-004). Les numéros de série ne furent plus peints sur les avions neufs à partir de la mi-mai et parfois même effacés sur les avions livrés antérieurement. Après l'armistice, certains officiers mécaniciens les firent repeindre sur la dérive pour des raisons pratiques.

SAL 39 : VARIATION SUR UN THÈME



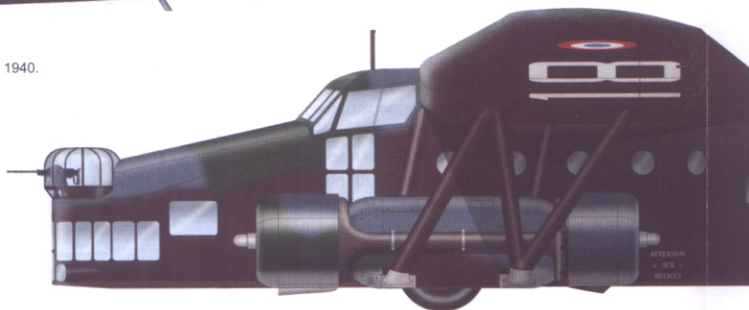
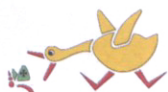
Bombardiers français



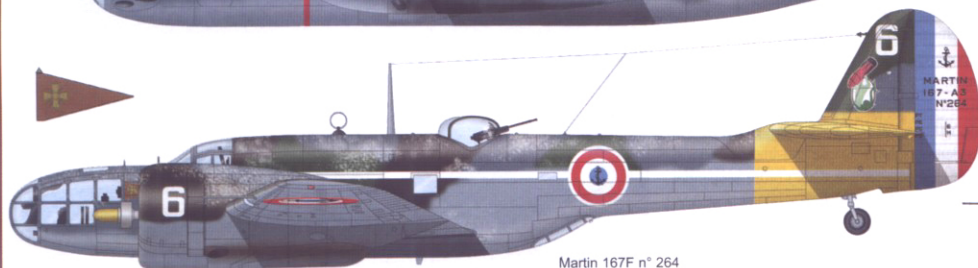
Amiot 143 n° 125 (E-355)
GB II/38 4^{ème} escadrille
Sétif (Algérie), avion accidenté le 12.07.39.



Amiot 351 n° 81
GB II/34 4^{ème} escadrille
Meknès (Maroc), juillet 1940.



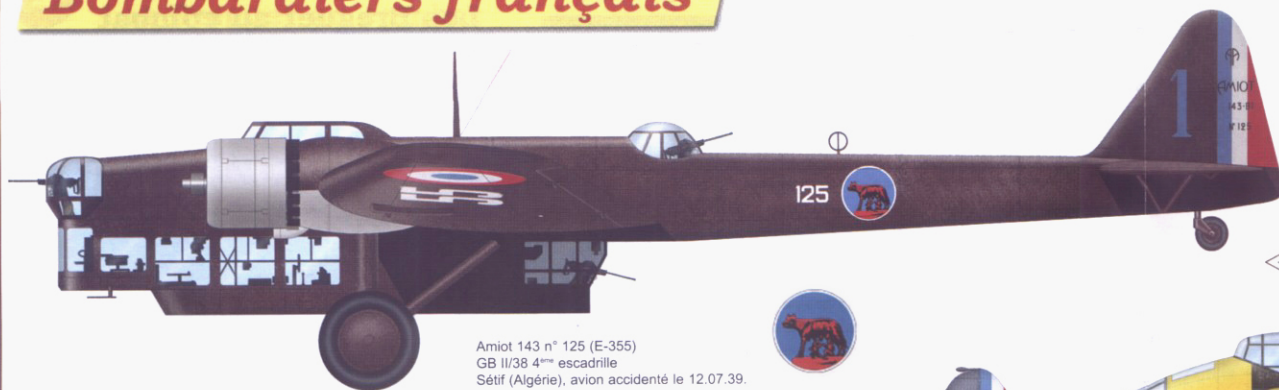
Douglas DB-7 n° 2
GB I/32 1^{ère} escadrille
Médiouna (Maroc), fin 1940.



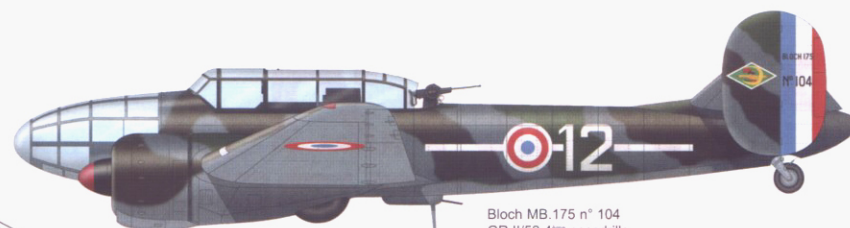
Martin 167F n° 264
Escadrille 7B (flottille 4F)
Lieutenant de vaisseau Lainé
Madjaloun (Liban), 28 juin 1941.
Avion abattu par la chasse australienne ce jour-là,
faisant deux tués et deux blessés graves.



Bombardiers français



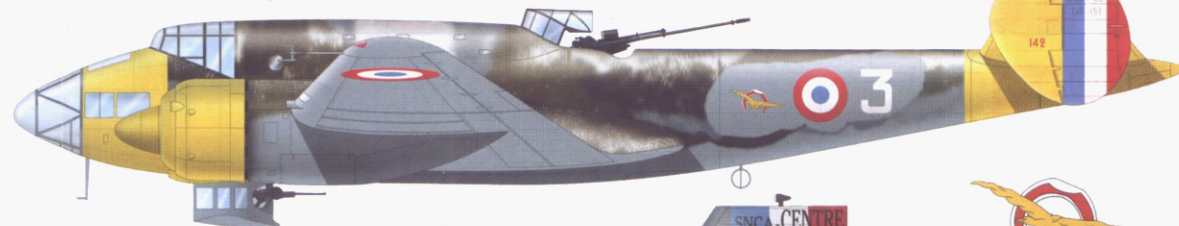
Amiot 143 n° 125 (E-355)
GB II/38 4^{ème} escadrille
Sétif (Algérie), avion accidenté le 12.07.39.



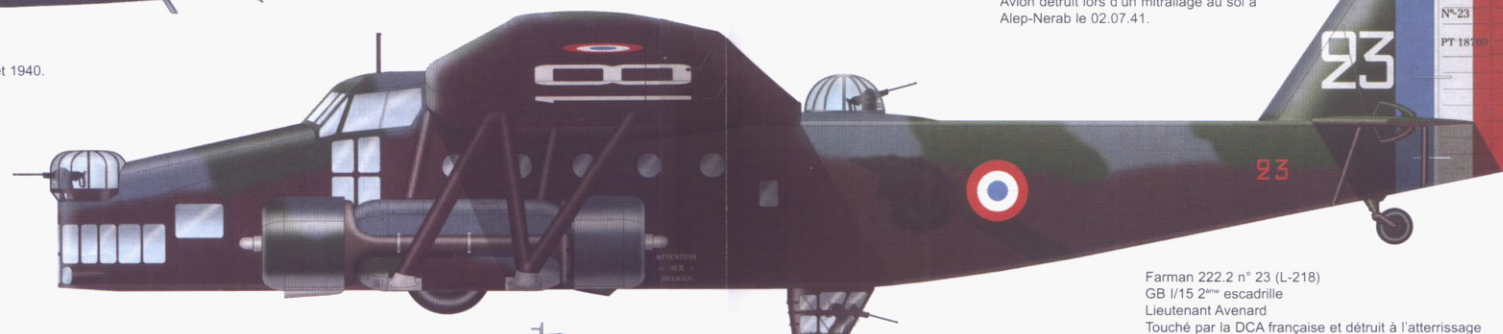
Bloch MB.175 n° 104
GR II/52 4^{ème} escadrille
Oran (Algérie), fin 1940.



Amiot 351 n° 81
GB II/34 4^{ème} escadrille
Meknès (Maroc), juillet 1940.



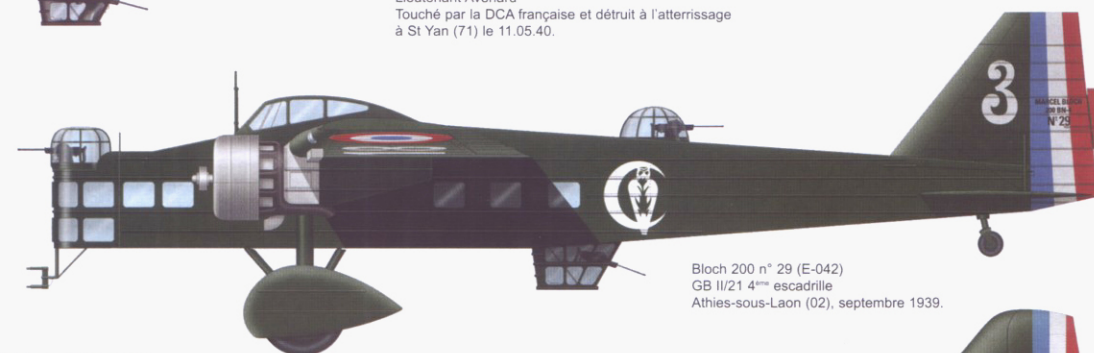
Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 142
GB I/31 1^{ère} escadrille
Avion détruit lors d'un mitraillage au sol à
Alep-Nerab le 02.07.41.



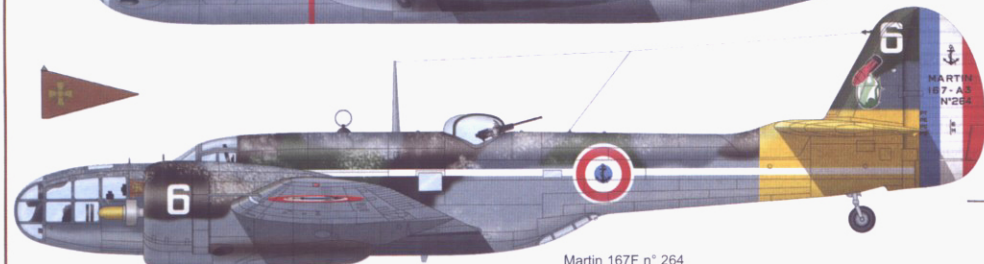
Farman 222.2 n° 23 (L-218)
GB I/15 2^{ème} escadrille
Lieutenant Avenard
Touché par la DCA française et détruit à l'atterrissage
à St Yan (71) le 11.05.40.



Douglas DB-7 n° 2
GB I/32 1^{ère} escadrille
Médiouna (Maroc), fin 1940.



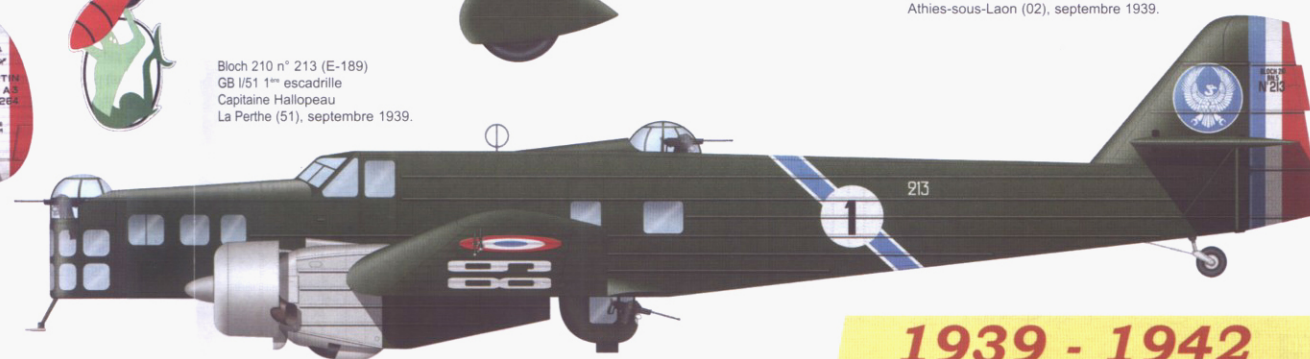
Bloch 200 n° 29 (E-042)
GB II/21 4^{ème} escadrille
Athies-sous-Laon (02), septembre 1939.



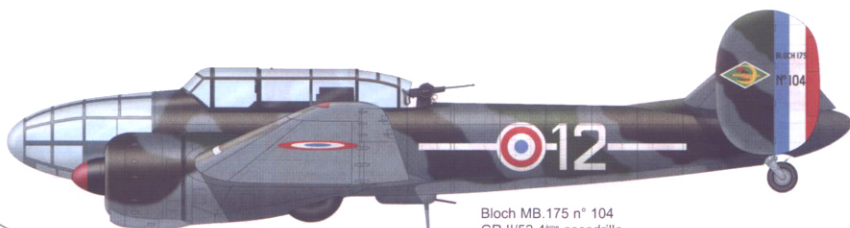
Martin 167F n° 264
Escadrille 7B (flottille 4F)
Lieutenant de vaisseau Lainé
Madjaloun (Liban), 28 juin 1941.
Avion abattu par la chasse australienne ce jour-là,
faisant deux tués et deux blessés graves.



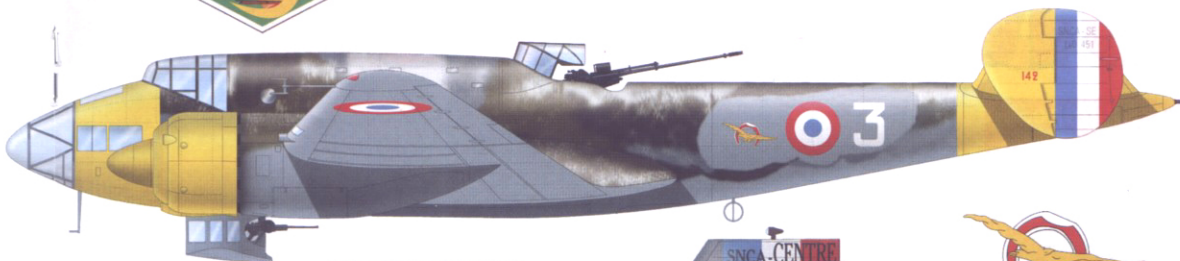
Bloch 210 n° 213 (E-189)
GB I/51 1^{ère} escadrille
Capitaine Hallopeau
La Perthe (51), septembre 1939.



1939 - 1942



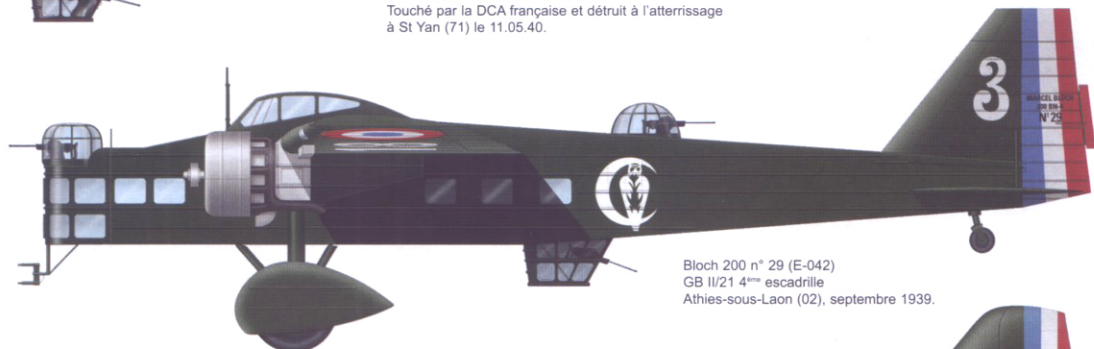
Bloch MB.175 n° 104
GR II/52 4^{ème} escadrille
Oran (Algérie), fin 1940.



Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 142
GB I/31 1^{ère} escadrille
Avion détruit lors d'un mitraillage au sol à
Alep-Nerab le 02.07.41.

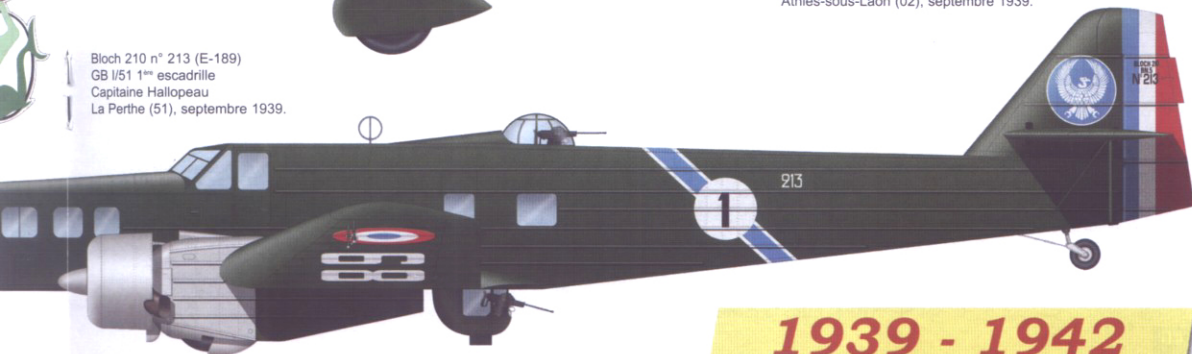


Farman 222.2 n° 23 (L-218)
GB I/15 2^{ème} escadrille
Lieutenant Avenard
Touché par la DCA française et détruit à l'atterrissage
à St Yan (71) le 11.05.40.



Bloch 200 n° 29 (E-042)
GB II/21 4^{ème} escadrille
Athies-sous-Laon (02), septembre 1939.

Bloch 210 n° 213 (E-189)
GB I/51 1^{ère} escadrille
Capitaine Hallopeau
La Perthe (51), septembre 1939.



1939 - 1942

SPITFIRE F.21 UN GRIFFON N

Philippe
Listemann



Le Spitfire F.21 est le premier modèle de la seconde génération de Spitfire à moteur Griffon. Pour améliorer les performances, une aile nouvelle est dessinée. Elle remplace celle qui a été réalisée par Reginald Mitchell et qui est présente sur tous les modèles opérationnels depuis lors. En effet, le dessin original du Spitfire est arrivé au bout de ses limites et pour pouvoir suivre le développement des motoristes, qui mettent au point des moteurs de plus en plus puissants, il faut que la cellule s'adapte et évolue. Si l'aspect général reste le même c'est au niveau de la structure que les changements interviennent pour la rendre plus robuste. Son revêtement est aussi renforcé par la même occasion. Les ailerons, élargis, sont maintenant recouverts de métal au lieu d'être entoîlés, ce qui leur permet de supporter des facteurs de charge plus élevés. Le moteur reste le Griffon qui équipe déjà des modèles antérieurs, mais en version 61, peu différente de la version 65 du Griffon qui équipe le Spitfire XIV et offre la même puissance nominale.

Pour absorber cette puissance l'hélice à cinq pales est retenue comme pour le Spitfire F.XIV^[1].

Le système d'alimentation en essence est complètement revu (donc plus compliqué !) et demande une gestion plus fine du carburant de la part du pilote. L'armement standard est maintenant de quatre canons Hispano de 20 mm, ce qui lui donne une puissance de feu très respectable. Ces changements sont tels, que cette version a failli recevoir le nom de Victor, avec sûrement l'arrière-pensée que cet avion serait en service en nombre le jour de la victoire – la réalité sera bien différente en mai 1945. Comparé au Spitfire F.XIV, le Spitfire F.21 a des performances similaires, mais il est plus lourd (une augmentation de plus de 8% du poids à vide et de plus de 16% du poids normal en charge). Ce fait démontre l'efficacité de la nouvelle aile.

[1] Une dizaine de Spitfire vont être équipés de Griffon 85 permettant l'installation de deux hélices tri pales contrarotatives. Seul le Seafire F.47, qui reprendra cette configuration, sera utilisé dans les unités de premières lignes.

COMMÉ VICTOR



Devant remplacer tous les modèles de chasse alors en service, le F.21 fait rapidement l'objet de commandes de la part de l'*Air Ministry*, tant les espoirs qu'il offre sont grands. Le 6 juin 1943 est passé un premier contrat portant sur 1 500 exemplaires, suivi d'un deuxième de 700 exemplaires le 20 janvier 1944 et d'un dernier de 800 douze jours plus tard, tous devant être produits par l'usine de Castle Bromwich. À cause du retard pris dans le programme, consécutif à des problèmes de stabilité longitudinale, ces contrats sont annulés ou modifiés en août 1944 au profit de Spitfire F.IX plus anciens, mais immédiatement disponibles. En revanche, un contrat de Spitfire V annulé est partiellement réactivé pour la construction de Spitfire F.21, dont 120 exemplaires seront finalement construits (LA187-332). C'est en attendant l'arrivée du Spitfire F.22 que cette petite commande est passée. Le premier vrai prototype du Spitfire F.21 (PP139) vole le 24 juillet 1943^[2] et la première machine de série, LA187 vole le 27 janvier 1944. La production commence en juillet 1944, mais le rythme des

livraisons reste lent. Trente-trois Spitfire ont volé au 31 décembre 1944, mais seuls 18 ont été réceptionnés par la RAF dans ses dépôts, prêts à être versés en unité. Les autres sont alors utilisés pour différents tests, soit par le constructeur, soit par le A&AEE. Au 8 mai 1945, 38 autres ont volé et 34 machines supplémentaires ont été prises en compte par la RAF, ce qui est suffisant pour équiper deux escadrons à la date du 8 mai 1945. La fin de la guerre en Europe ne provoque pas l'interruption brutale de la production, bien qu'il ne soit pas prévu d'employer le Spitfire dans le Pacifique et que le F.21 soit considéré comme une version de transition. Deux nouveaux exemplaires volent en novembre 1945 et deux en décembre; le 120^{ème} et dernier (LA332) est finalement remis à la RAF le 2 janvier 1946. La plupart des Spitfire F.21 utilisés pour différents essais rejoindront plus tard la RAF, à la fin de leur programme respectif.

[2] Le DP851, un ex-Spitfire XX, avait volé le 4 octobre 1942 avec un moteur Griffon 61 et des ailes partiellement modifiées, mais il ne peut pas prétendre être le premier prototype du Spitfire F.21.

Lübeck, été 1946 : chargés de bombes d'exercice, deux F.21 du N° 41 Squadron roulent vers la piste d'envol. (Collection R.C. Sturtivant)



La mise en service a été retardée par plusieurs facteurs. Le prototype est testé brièvement à Boscombe Down, mais le rapport des essais est peu flatteur pour la machine. Les problèmes de stabilité semblent tels que des modifications sont demandées. Ces handicaps sont confirmés par le rapport des pilotes de l'*Air Fighting Development Unit* (AFDU). Il se termine par cette phrase tranchée : « *Le contrôle général de l'avion est tel que la machine est particulièrement difficile à piloter et toute comparaison avec les avions contemporains lui est nettement défavorable.* » Les recommandations sont sévères et le rapport demande le retrait de l'avion jusqu'à ce que soit trouvée une solution, surtout en ce qui concerne l'instabilité en lacet. L'avion n'est pas considéré dangereux à piloter en tant que tel, mais aux mains de pilotes moyens, les accidents pourraient être nombreux. C'est d'ailleurs confirmé par le pilote d'essai en chef de Supermarine, Jeffrey Quill ^[3] : « *Dès le premier vol à bord du Spitfire 21, j'ai compris que nous avions une patate chaude entre les mains. Il y avait en fait trop de puissance pour l'avion, ce qui veut dire que nous avons besoin d'un empennage vertical et horizontal plus grand. Ce travail était en cours mais demanderait plusieurs mois avant d'arriver à maturation. Mais en attendant, la production du Spitfire F.21 avait été lancée. Donc l'urgence était de faire en sorte que les caractéristiques de vol du Spitfire 21 deviennent tolérables, le temps que le successeur [Spitfire F.22-NDLR] soit rendu enfin disponible.* »

Il faut trois mois pour que des modifications efficaces soient apportées au modèle. En mars 1945, les pilotes de l'AFDU constatent une amélioration considérable au niveau de la stabilité sur la machine modifiée (LA215) et recommandent que les machines déjà produites subissent les mêmes modifications. Le Spitfire F.21 est alors officiellement déclaré comme étant une machine de combat satisfaisante; il peut maintenant entrer en action...

Enfin l'action

Le Spitfire F.21 est donc prêt à être engagé au combat. L'unité sélectionnée est le N° 91 « Nigeria » Squadron. Cet escadron, l'un des meilleurs du moment, a eu le privilège de mettre en ligne en premier les Spitfire Mk.XII et Mk.XIV. Il vole cependant sur Spitfire IX depuis août 1944. Le 4 janvier, l'escadron perçoit ses deux premiers Spitfire F.21, les LA210 et LA212. D'autres Spitfire F.21 vont être perçus jusqu'à fin mars ^[4].

L'entraînement commence tout de suite, parallèlement aux missions sur Spitfire Merlin. Les pilotes sont enchantés de leur nouvelle monture, au point que le *Recording Officer* l'écrit à deux reprises sur le journal de marche, le 8 mars et le 13 avril ! ^[5].

Seule déception des pilotes, ils ne sont pas autorisés à voler au-dessus des lignes ennemies, probablement pour éviter que cette dernière version du Spitfire ne tombe prématurément dans les mains des Allemands. L'entraînement continue sous la responsabilité du *Squadron Leader* I.J.P. Maskill, un jeune Néo-Zélandais de 25 ans titulaire d'une victoire aérienne et qui a servi auparavant au sein du N° 1 Squadron. Le 17 avril, il recevra d'ailleurs la DFC. Le 4 avril 1945, le N° 91 Squadron effectue sa dernière mission sur Spitfire Mk.IX et le 8 avril 1945, il emménage à Ludham dans le Norfolk pour jouer un rôle un peu plus offensif avec ses seuls Spitfire F.21, maintenant au nombre de 18. Les nouvelles missions qui lui sont attribuées consistent en l'attaque des sites hollandais de V-2 et en patrouilles de lutte contre les sous-marins de poche. C'est un domaine qui doit faire tout particulièrement plaisir au seul pilote hollandais de l'escadron, le *Flight Lieutenant* L. Van Eendenburg. Mais cette attribution est le loin de la mission de supériorité aérienne pour laquelle le Spitfire F.21 a été conçu. Comme le dernier V-2 a été lancé contre la Grande-Bretagne, l'attaque des sites devient vite inutile.

Le 10 avril est menée la première sortie opérationnelle du Spitfire F.21. Deux avions décollent à 7h30 pour réaliser une reconnaissance armée au-dessus de la Hollande. Ils sont pilotés par le *Flight Lieutenant* H.D. Johnson (LA236) et le *Flying Officer* J.A. Faulkner (LA221). Ils reviennent à 9h10 sur la base sans avoir rencontré quoi que ce soit. Ce 10 avril va être une journée chargée pour les Spitfire F.21, car trois autres missions sont effectuées avant la fin de la journée (9h40, 10h35 et 19h10), comprenant à chaque fois quatre avions, sauf la dernière (deux avions). Au cours de la deuxième mission (celle de 9h40), le *Flight Lieutenant* A.R. Cruickshank (LA234) et le *Flying Officer* Faulkner attaquent au retour des embarcations au large du port de Den Helder. Mal leur en prend, car la *flak* qu'ils essuient est particulièrement intense et les deux avions sont promptement abattus. Les deux pilotes sont récupérés indemnes un peu plus tard par un OA-10 américain. Comme entrée en matière de la dernière version du Spitfire, on pouvait faire mieux !

Au mois d'avril cependant, l'activité ennemie est faible et le F.21 doit se contenter de patrouilles anti-sous-marines ou de reconnaissances armées, au grand désespoir des pilotes qui voudraient bien se mesurer aux chasseurs allemands. Les F.21 volent tous les jours, sauf le 14 avril à cause de la météo. Le 13 avril, le N° 91 Squadron réalise pas moins de 24 sorties de patrouilles anti-sous-marines. Le 26 avril, le

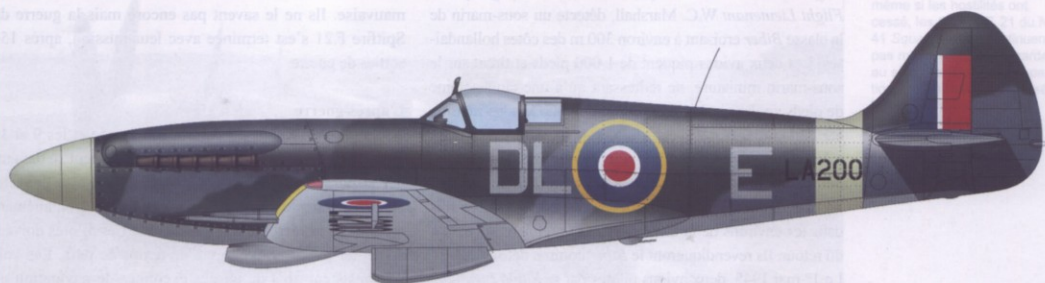
L'un des tout premiers Spitfire F.21 livrés au N° 91 Squadron avant la fin de la guerre et photographié ici à Ludham, début mai 1945. (Collection A. Thomas)



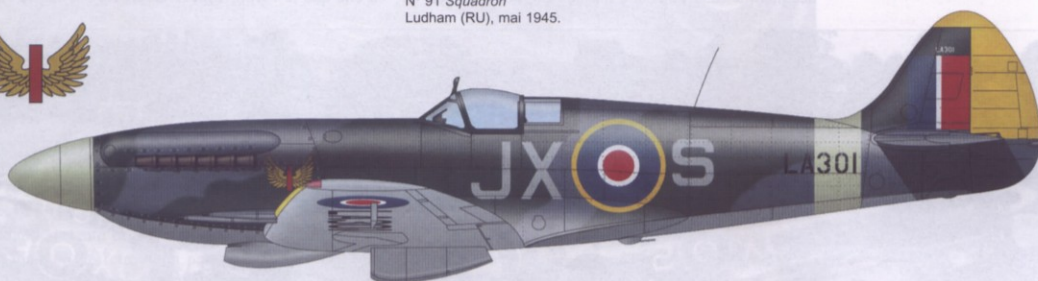
[3] Wings of Fame, Vol.16, Aerospace Pub, 1999.

[4] 7 janvier 1945 : LA196 (quitte l'unité le 15 février), LA203, LA207 - 18 janvier : LA205 - 22 février : LA208 - 24 février : LA221 - 7 mars : LA197, LA225, LA226 - 9 mars : LA224, LA234 - 13 mars : LA223 - 23 mars : LA235, LA236.

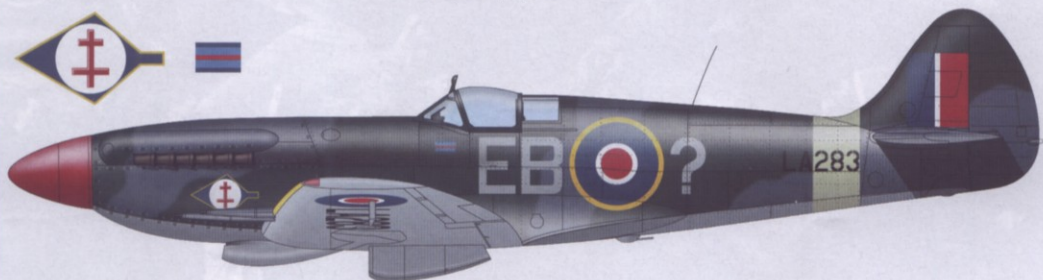
[5] Il est intéressant de constater que les pilotes disposent encore de machines non encore modifiées, tout au moins au début. Ce décalage d'opinion voudrait dire que les problèmes n'étaient peut-être pas si graves que cela et préoccupaient plus les ingénieurs et pilotes d'essai que les pilotes des unités qui s'en sont en fait accommodés !



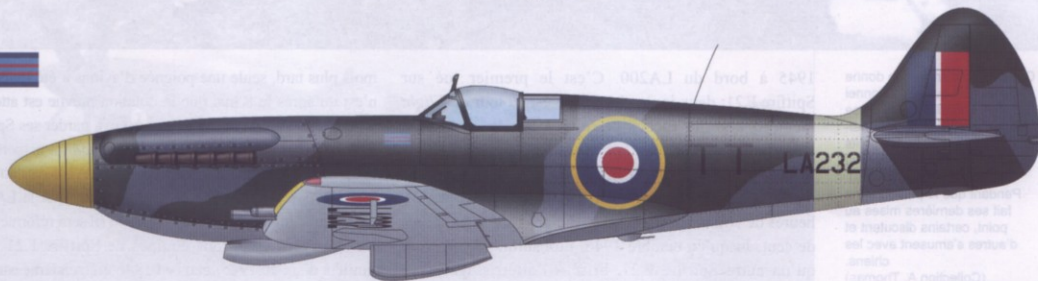
Supermarine Spitfire F. 21 (LA200)
N° 91 Squadron
Ludham (RU), mai 1945.



Supermarine Spitfire F. 21 (LA301)
N° 1 Squadron
Tangmere (RU), 1946.



Supermarine Spitfire F. 21 (LA283)
N° 41 Squadron
Lübeck (Allemagne), juin 1946.



Supermarine Spitfire F. 21 (LA232) à hélices contrarotatives
Air-Vice Marshal T.C. Traill, AOC 12 Group
1948.



Flight Lieutenant W.P. Draper (RCAF), accompagné par le *Flight Lieutenant* W.C. Marshall, détecte un sous-marin de la classe *Biber* croisant à environ 300 m des côtes hollandaises. Les deux avions piquent de 1 000 pieds et tirent sur le sous-marin miniature, ne redressant qu'à une cinquantaine de pieds au-dessus de l'eau. Constatant que le sous-marin a été endommagé au niveau de la superstructure, les deux pilotes décident de refaire une passe; ils touchent de nouveau le *Biber* et ils le voient sombrer en laissant derrière lui une traînée d'huile. Les pilotes tirent une dernière fois dans les environs de la tâche d'huile et prennent le chemin du retour. Ils revendiqueront le *Biber* comme détruit.

Le 1^{er} mai 1945, deux avions pilotés par le *Flight Lieutenant* A. Smith et le *Pilot Officer* L.A. King (LA206 et LA197) décollent à 9h35 pour une mission de même nature. Ils

reviennent à la base à 10h40 à cause de la météo assez mauvaise. Ils ne le savent pas encore mais la guerre du Spitfire F.21 s'est terminée avec leur mission, après 154 sorties de guerre.

L'après-guerre

La victoire du 8 mai est bientôt proclamée et les 9 et 10 mai aucun vol n'est effectué. Il faut seulement se demander si un seul pilote est capable de prendre un manche après les fêtes toutes légitimes qui ont été spontanément organisées les deux jours précédents ! Les pilotes doivent s'adapter à leur nouvelle vie de temps de paix. Les vols ne consistent plus qu'en des exercices de navigation ou en des séances d'acrobaties. C'est au cours de l'une d'elle que le *Flying Officer* Geoff Kay se tue le 12 mai



Cette photo d'ambiance donne l'impression que le personnel du N° 1 Squadron vient de se rassembler pour la traditionnelle photo de famille (« les petits devant, les grands derrière et les chefs assis au milieu »). Pendant que le photographe fait ses dernières mises au point, certains discutent et d'autres s'amusent avec les chiens.

(Collection A. Thomas)

1945 à bord du LA200. C'est le premier tué sur Spitfire F.21; deux jours plus tard c'est au tour du *Flight Lieutenant* Arthur Elcock de se tuer dans un accident à l'atterrissage. Le N° 91 Squadron garde ses Spitfire F.21 jusqu'en octobre 1946. Si en juin 1945, l'escadron continue à voler de manière significative avec plus de 330 heures de vol, un an plus tard les heures tombent à moins de cent. Jusqu'en octobre 1946, l'escadron ne va perdre qu'un autre Spitfire F.21, brisé à l'atterrissage le 25 janvier 1946.

Au moment où la guerre s'achève, le Spitfire F.21 est prévu pour équiper d'autres unités. L'escadron suivant sur la liste est le N° 1 Squadron. Il perçoit un premier avion (LA201) le 1^{er} février 1945, mais le rééquipement est très lent, car trois

mois plus tard, seule une poignée d'avions a été livrée. Ce n'est qu'après le 8 mai que la dotation prévue est atteinte. Tout comme le 91, le N° 1 Squadron va garder ses Spitfire F.21 jusqu'en octobre 1946. Le N° 1 Squadron ne perd que deux avions pendant cette période : le LA303, à l'atterrissage le 27 septembre 1945, tuant son pilote, et le LA219, fortement endommagé le 1^{er} avril 1946 (il sera réformé).

Le nombre d'escadrons équipés de Spitfire F.21 reste limité à deux en 1945, mais en 1946 un troisième est doté de cette version du Spitfire : le N° 122 Squadron. Il est transformé en février 1946, mais deux mois plus tard il prend la dénomination de N° 41 Squadron. Malgré le faible nombre de semaines de présence du Spitfire F.21, le N° 122 Squadron va perdre un pilote qui se tue le 8



Ci-contre et en bas : même si les hostilités ont cessé, les Spitfire F.21 du N° 41 Squadron n'en continuent pas moins à monter la garde au sein des forces d'occupation. Ce Squadron était basé à Lübeck à l'été 1946.
(Collection R. C. Sturtivant)

mars 1946 suite à une panne moteur à 4 000 pieds au-dessus de l'eau. Il semble que le *Flight Lieutenant* A. Sutherland ait tenté de s'extraire de son appareil à 700 pieds, mais on ne retrouvera pas son corps; il n'avait aucune chance de survie, puisqu'il ne portait pas de gilet de sauvetage et son avion (LA251) n'était pas équipé de dinghy. Le N° 41 Squadron sera la dernière unité régulière à utiliser le Spitfire F.21, qu'il va mettre en ligne jusqu'en août 1947. Il perd trois appareils, un le 23 avril (LA282), un le 15 novembre (LA302) et le troisième le 22 novembre 1946 (LA284), tous détruits à l'atterrissage, sans perte en vie humaine. Ces accidents rapprochés à ceux subis par les autres unités qui ont utilisé le Spitfire F.21, nous amènent à nous interroger sur le niveau de l'entraînement des pilotes. Volaient-ils assez ou avaient-ils l'expérience nécessaire pour voler sur des F.21 ? Mais le fait de perdre un avion à l'atterrissage pourrait signifier un manque de maîtrise de la machine.

Le second souffle du Griffon

En août 1947, le Spitfire F.21 a terminé sa carrière comme avion de combat de première ligne. En revanche, il va connaître un deuxième souffle avec la création de l'*Auxiliary Air Force* en juin 1946. La RAuxAF, telle qu'elle deviendra en décembre 1946, a pour but de fournir à la RAF un volant de pilotes entraînés. Beaucoup de ces pilotes qui voleront dans ces unités ont déjà fait des missions de combat pendant la guerre et ils se mélangent parfois avec de jeunes pilotes. Trois escadrons vont être partiellement équipés, les N° 600 Squadron « City of London », N° 602 Squadron « City of Glasgow » et N° 615 Squadron « County of Surrey ». Ces unités commencent à recevoir des Spitfire F.21 à partir de janvier 1947 et au printemps, les trois unités volent sur ce modèle; par la suite ces trois escadrons vont recevoir des Spitfire F.22 qui voleront aux côtés des F.21. Ces trois unités vont connaître leur lot d'accidents jusqu'en novembre 1950, date de la disparition du F.21 dans ces





Privilage du rang, les meilleurs avions ou les plus modernes étaient immédiatement retenus par les chefs.

Ces deux Spitfire F.21 à hélices contrarotatives (LA232 ci-dessus et LA299 ci-dessous) ont assurément tapé dans l'œil d'un Wing Commander.

À noter que le LA232 avait été précédemment la monture de l'Air-Vice Marshal T.C. Traill, AOC 12 Group (cf profil de l'avion page 43).

(Collection R.C. Sturtivant)

unités. Une dizaine d'appareils vont être réformés pendant cette période et deux pilotes tués, le *Flying Officer* I. Reid, qui se tue le 31 juillet 1947 suite à une panne moteur au cours d'une séance de tir, et le *Flying Officer* H. McWilliam, qui entre en vrille à basse altitude le 3 avril 1948, victime avant tout de son inexpérience. On ignore si une sorte de malédiction a plané sur le N° 600 Squadron mais il va subir tous les accidents sauf deux. Les deux pilotes tués appartenaient aussi à cette unité.

Carrière militaire dans le civil

Au 31 décembre 1950, la RAF dispose encore d'environ 70 Spitfire F.21 dans ses dépôts, en excluant les machines utilisées par les écoles de mécaniciens. Ces machines restent pour la plupart inutilisées jusqu'en octobre 1951 quand une douzaine de Spitfire sont affectés au N° 3 CAACU (*Civilian Ainti-Aircraft Co-operation Units*). Ces unités remplacent alors au début des années 50 les anciennes unités de coopération avec les unités de DCA. Les CAACU sont des unités civiles qui embauchent des anciens pilotes de la RAF ou de la FAA. En effet, la RAF s'était rendu compte du gâchis que représentait l'affectation de pilotes opérationnels au remorquage de cibles ou à d'autres exercices destinés à entraîner les tireurs de DCA de la Royal Navy. Deux accidents surviennent pendant les quelques mois d'utilisation du Spitfire F.21. Le 30 juillet 1952, J.W.E. Trill, un pilote civil,

est tué dans le LA225 lors d'une séance à basse altitude. Le deuxième survient le 12 février 1953 à la suite d'une panne moteur. Le *Flight Lieutenant* A.A. Ince, alors qu'il se trouve à 2 000 pieds, entend son moteur commencer à tourner bizarrement, suivi rapidement par une perte de régime. Il n'a pas d'autre choix que de poser son avion dans un champ. S'il s'en sort indemne, l'avion (LA190) est jugé irréparable. Le F.21 est encore utilisé jusqu'à la fin de 1953 au sein du 3 CAACU, puis les avions sont stockés; la plupart seront ferrailés dans les semaines qui suivent. Une demi-douzaine de machines sont entre-temps sorties des dépôts pour être mises à la disposition du *Burmese Conversion Squadron* dépendant de la *Central Flying School*. Cette unité a été créée dans le but de permettre à des pilotes birmans de suivre un entraînement sur Spitfire à moteur Griffon. La Birmanie avait en effet acheté au début des années cinquante 20 Seafire F.15 « dénavalisés », mais comme l'entraînement de ses pilotes s'était avéré plus délicat que prévu sur place, un groupe avait été envoyé en Grande-Bretagne pour se perfectionner. Cet entraînement va être efficace, mais coûtera deux avions. Le 4 décembre 1952, le *Pilot Officer* Au Min endommage sérieusement le LA253 en décollant. Alors qu'il approche de la vitesse de rotation, il pousse le manche un trop vite et l'hélice vient labourer le sol. L'avion ne continue pas son décollage et s'écrase. Le pilote en sort miraculeusement indemne. Son compatriote, le *Pilot Officer* Sein Hla aura tout autant de chance le 17 janvier 1953 sur le LA236. Cette fois c'est à l'atterrissage sur la base de Llandow que l'accident survient. Le pilote perd le contrôle alors que l'avion vient de toucher le sol, glisse et finit par plier le train. L'avion ne sera pas réparé^[6]. De toute manière, le Spitfire a fait son temps et tous les avions restants partent à la ferraille en 1954. Les deux dernières exemplaires, LA208 et LA312, sont radiés des listes de contrôle le 1^{er} octobre 1954.

[6] Un autre accident mortel est intervenu le 18 février 1946, tuant le *Flight Lieutenant* E.G. Filmore à bord du LA216. L'avion s'écrase dans le mauvais temps alors qu'il fait un vol d'essai de l'hélice contrarotative. Quatre autres accidents sont à ajouter entre le 18 décembre 1946 et le 1^{er} juin 1950 au 2^e Ferry Pool, sans perte en vie humaine. Au total, 28 Spitfire F.21 ont été victimes d'accidents majeurs.



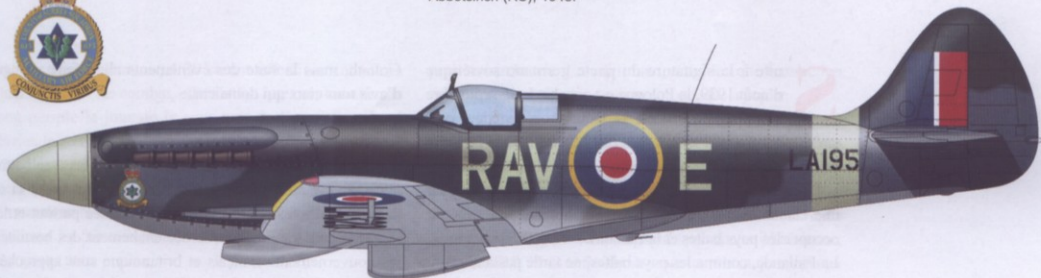
Cette photo d'entraînement montre comment que le pilote ne s'est pas rendu compte de la panne moteur et a continué à tourner. Les pilotes birmans ont été entraînés sur Spitfire F.21 à hélices contrarotatives. Pendant que le pilote a fait ses dernières manœuvres, l'hélice a labouré le sol, mais le pilote a survécu. (Collection A. Thomas)



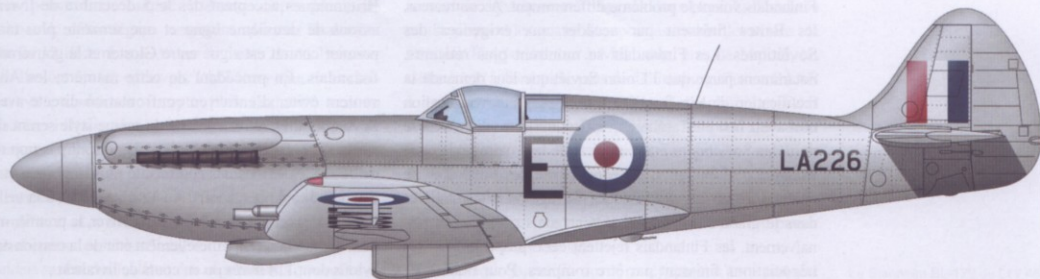
Supermarine Spitfire F. 21 (LA223)
N° 600 « City of London » Squadron
Biggin Hill (RU), été 1947.



Supermarine Spitfire F. 21 (LA275)
N° 602 « City of Glasgow » Squadron
Abbotsinch (RU), 1948.



Supermarine Spitfire F. 21 (LA195)
N° 615 « County of Surrey » Squadron
Biggin Hill (RU), 1948.



Supermarine Spitfire F. 21 (LA226)
N° 3 CAACU
Exeter (RU), 1952.

L'agression de l'ogre soviétique contre le « Petit Poucet » va susciter dans de nombreux pays un élan de sympathie envers les Finlandais. Ils sauront le capitaliser pour moderniser leur aviation de combat.

FINLANDE 1940 : RECHERCHE AVION

Kari Stenman

Suite à la signature du pacte germano-soviétique d'août 1939, la Pologne est envahie le 1^{er} septembre 1939 par les Allemands, suivis trois semaines plus tard par les troupes soviétiques qui pénètrent dans la partie orientale du pays. Ce pacte scellait non seulement le sort de la Pologne, mais aussi celui d'autres pays de la région, car une clause secrète laissait les mains libres à Staline pour occuper les pays baltes et la Finlande.

La Finlande, comme les pays baltes, ne tarde pas à recevoir les « doléances » de son grand voisin, l'Union Soviétique, qui exige l'installation de bases navales. Si les Baltes ne se sentent pas de taille à affronter les Soviétiques, les Finlandais voient le problème différemment. À contrecœur, les Baltes finissent par accéder aux exigences des Soviétiques. Les Finlandais se montrent plus réticents, notamment parce que l'Union Soviétique leur demande la rectification de leur frontière commune. Cette rectification doit avoir lieu en Carélie en repoussant la frontière vers le nord, les Soviétiques étant inquiets de la proximité de cette frontière de Léninegrad. En contrepartie, les Finlandais ne voient offrir de grandes étendues sauvages et inhospitalières dans le grand Nord. Légitimement, mais peut-être un peu naïvement, les Finlandais rejettent cette proposition et les négociations finissent par être rompues. Pour obtenir ce qu'ils veulent, les Soviétiques ont recours à la force militaire et le 30 novembre, ils déclenchent une offensive. Cette phase prendra le nom de guerre d'Hiver. Beaucoup de par le monde, et en premier les Soviétiques, ne donnaient aucune chance aux Finlandais dans cette lutte de David contre

Goliath, mais la suite des événements allait faire changer d'avis tous ceux qui doutaient.

Les considérations politiques

Si la Finlande ne manque pas d'hommes prêts à se battre, elle manque en revanche de matériel de tout ordre et en particulier d'avions. De l'aide est demandée partout et les réponses sont variées. Dès le déclenchement des hostilités, les gouvernements français et britannique sont approchés. L'ambassadeur finlandais à Londres fait une demande urgente de matériel militaire, en particulier des avions de combat prêt à être mis en service rapidement. Les Britanniques acceptent dès le 5 décembre de livrer des avions de deuxième ligne et une semaine plus tard un premier contrat est signé entre Gloster et le gouvernement finlandais. En procédant de cette manière, les Anglais veulent éviter d'entrer en confrontation directe avec les Soviétiques. D'autres contrats du même style seront signés par la suite. Bien sûr, les Finlandais ne sont pas trop regardants sur les termes des contrats, le plus important étant la disponibilité de ces avions. Au 12 mars 1940, à la veille de l'armistice mettant fin à la guerre d'Hiver, le premier ministre Chamberlain fera officiellement état de la cession de 223 avions dont 114 livrés ou en cours de livraison.

Dans le même temps, via son attaché militaire à Helsinki, le gouvernement français répond le 28 décembre 1939 qu'il est prêt à céder 50 chasseurs monomoteurs et à envoyer une unité de combat en Finlande. Il est précisé que les livraisons de ces chasseurs interviendront dès le mois suivant. De ces



S DÉSÉSPÉRÉMENT

50 chasseurs promis, seul 30 seront effectivement livrés. Quant à l'unité de combat, elle n'a fait que commencer son long périple le jour de la signature de l'armistice. Le 5 février, le gouvernement français va plus loin, en promettant 126 chasseurs supplémentaires et 62 bombardiers. Une semaine plus tard, le premier ministre Daladier déclare à l'Assemblée Nationale que 145 chasseurs ont été envoyés en Finlande. En fait ce chiffre couvre à la fois les chasseurs déjà envoyés et ceux prévus.

D'autres pays sont sollicités, comme les États-Unis; l'attaché militaire à Washington fait savoir que la Finlande recherche des chasseurs. Mais comme seuls des avions déjà stockés peuvent être immédiatement disponibles, des problèmes de délais légaux surgissent, qui sont finalement résolus le 13 décembre 1939 par la vente de 44 Brewster B.239. Ils sont en fait cédés par l'US Navy qui, en contrepartie, va prendre en compte plus tard une version améliorée. L'Italie, malgré sa position vis à vis de l'Allemagne, n'hésite pas à apporter son aide en proposant des avions de chasse comme le Fiat G.50. L'Italie est d'ailleurs le seul pays à pouvoir fournir rapidement du matériel militaire et un contrat est signé avant même le déclenchement des hostilités, le 23 octobre 1939. Les Finlandais savent dès le début des négociations que celles-ci peuvent tourner court et ils ont pris les devants. Ce contrat, signé le 14 janvier 1940, porte alors sur 25 Fiat G.50 (puis 35 ultérieurement). En fait, à l'inverse des pays précités qui éprouvent une certaine sympathie pour la cause finlandaise, l'Italie ne voit là qu'une opération commerciale intéressante

pour son industrie. En effet, une partie de cette transaction est faite en contrepartie de livraison de pâte à papier.

En revanche, les Suédois sont les plus motivés à aider les Finlandais. Inquiets des conséquences éventuelles de l'occupation de la Finlande par les Soviétiques, qui les menaceraient directement, les Suédois décident d'aider leur voisin à différents niveaux. Des volontaires sont envoyés combattre en Laponie, accompagnés par une unité aérienne, la flotille F19. Mais la Suède va jouer un rôle majeur dans un autre domaine. Toutes les commandes d'avions et de matériel en général doivent être acheminées soit par air, en transitant par la Norvège ou par la Suède, soit par mer avec un port de débarquement dans ces deux pays. La Suède va rendre disponibles quatre sites pour assembler les avions : la Centrala Flygverkstaden à Malmöslätt, près de Malmö, les Götaverken à Torslanda, près de Gothenburg, l'usine SAAB à Trollhättan, également près de Gothenburg, et l'AB Aerotransport à Bulltofta, près de Malmö. Les deux premiers vont prendre en charge les avions venant de Grande-Bretagne, alors que les deux derniers s'occuperont des avions venant d'Italie, de France et des USA. Entre décembre 1939 et mars 1940, 157 avions vont ainsi passer par ces lieux d'assemblage.

Comme les objectifs des Soviétiques n'ont pas été atteints, la guerre d'Hiver s'éternise et les dépenses militaires des Finlandais sont en forte augmentation. Pour accélérer les livraisons, une route aérienne est ouverte. La distance la plus courte entre le Royaume-Uni et la Finlande est celle qui passe par l'Écosse et qui transite

Le Blenheim BL-129 du LLv 46 en cours de ravitaillement à Luonetjärvi le 7 mars 1940 avant une mission contre des troupes soviétiques franchissant le golfe de Vyborg pris par les glaces. (SA-kuva)

Finlande 1940



Le 15 décembre 1939 arrivent de Suède trois J6 Jaktfalk, destinés à l'entraînement au tir. Ils sont affectés au LLv 29. Celui-ci, photographié à Tyrväntö en mars 1940, porte encore son numéro de série d'origine (228), qui sera transformé en JF-228 par la suite. (Collection Reino Lempelto)

par la mer du Nord et Stavanger en Norvège. Elle se poursuit en passant par Oslo, puis traverse la Suède par Västerås, pour finalement s'arrêter dans le sud-ouest de la Finlande. Cette route aérienne, longue de 1 700 km, est aussi ouverte début mars 1940 aux avions venant de France, mais aucun n'aura l'occasion de l'emprunter à cause de la fin des hostilités. Les gouvernements norvégien et suédois ont autorisé l'utilisation des terrains de Stavanger-Sola (Norvège), Västerås, Bromma et Barkarby (Suède), pour le ravitaillement en carburant. La signature de l'armistice viendra interrompre ce flot d'avions. À ce moment, en plus des avions déjà assemblés en Suède, 123 se trouvent en transit et 111 autres sont prêts à partir.

Les livraisons

Les livraisons vont se dérouler de manière variable selon les pays d'origine. Après paiement comptant d'avance, les premiers Fiat G.50 sont livrés dès le 11 novembre 1939. Huit avions sont acheminés par rail à Sassnitz en Allemagne. Seuls deux avions vont continuer leur route jusqu'au lieu d'assemblage de la Central Flygverkstaden. Ces deux machines, incorrectement immatriculées SA-1 et

SA-2, sont livrées en Finlande, respectivement le 18 décembre 1939 et le 2 janvier 1940; là, elles reçoivent leur véritable numéro de série, FA-1 et FA-2, qu'elles portent à partir du 26 janvier 1940.

En dépit des précautions prises, les journaux suédois ont tôt fait d'éventer que des chasseurs transitent par l'Allemagne. Les Soviétiques s'en émeuvent auprès des autorités allemandes qui, dans le cadre du pacte de non-agression, renvoient en Italie les six Fiat G.50 restant à Sassnitz. Ces avions, après avoir traversé la France, se retrouvent finalement à Anvers, où ils embarquent le 21 janvier pour la Suède. Le reste de la commande, soit 17 avions, partent par mer en direction de Gothenburg. Ils sont assemblés à partir du 29 janvier 1940 dans les hangars de SAAB par une équipe italienne dirigée par le *Maggiore* Bianchi. Les avions sont testés par le lieutenant Cugnasca. Ensuite, les pilotes finlandais viennent récupérer leurs avions à Västerås pour les conduire à Turku, en Finlande. Ainsi, les deux premiers font le voyage en février, mais le FA-8 s'écrase à Västerås le 7 et le FA-7 se perd en mer le lendemain, entraînant dans la mort son pilote hongrois, le sous-lieutenant W. Bekassyn. D'autres suivent le 11 février et neuf jours plus tard, 13 Fiat G.50 sont présents en Finlande, prêts à combattre.

Le dernier lot de 10 machines est envoyé par mer le 24 janvier 1940 et l'assemblage commence le 18 février. Tous les Fiat sont entrés en Finlande en date du 12 mars, à part un avion, le FA-16, qui ne rejoint que le 19 juin 1940. Dès leur arrivée, les Fiat sont intégrés au LLv 26, un escadron de chasse, et à la date de l'armistice, cette unité est entièrement équipée de Fiat. Pendant la guerre d'Hiver, une centaine de sorties opérationnelles est réalisée par les pilotes du LLv 26, qui revendiquent onze victoires pour la perte d'une machine.

Pour les B.239, le choix de l'acheminement ne se pose pas. Les onze premiers partent de New York le 13 janvier 1940 et arrivent deux semaines plus tard à Bergen en Norvège. De là, ils continuent leur route par rail jusqu'à Trollhättan pour y être assemblés. Le travail commence le 8 février. Brewster envoie une équipe technique assistée de mécaniciens norvégiens volontaires pour réaliser le travail. C'est le *Lieutenant* Robert Winston, un pilote américain, qui réceptionne les B.239 en vol. Les autres avions sont envoyés en trois lots, le dernier partant le 19 février 1940 en empruntant la même route. Le 3 mars 1940, les derniers arrivent à destination. Les disques blancs et les numéros de série ne sont peints que dans les usines de SAAB et le premier Brewster (BW-351) est réceptionné le 14 février. Les quatre premiers B.239 sont pris en compte par les pilotes finlandais le 1^{er} mars, deux autres suivant la semaine d'après. Ces six avions sont les seuls B.239 qui arrivent avant la fin de la guerre d'Hiver. Le dernier arrivera finalement en Finlande le 1^{er} mai 1940. Ces chasseurs sont dans un premier temps incorporés au LLv 22 et n'effectuent qu'une vingtaine de sortie, sans résultats. En avril, juste après la fin de la guerre d'Hiver, les Brewster sont versés au LLv 24.

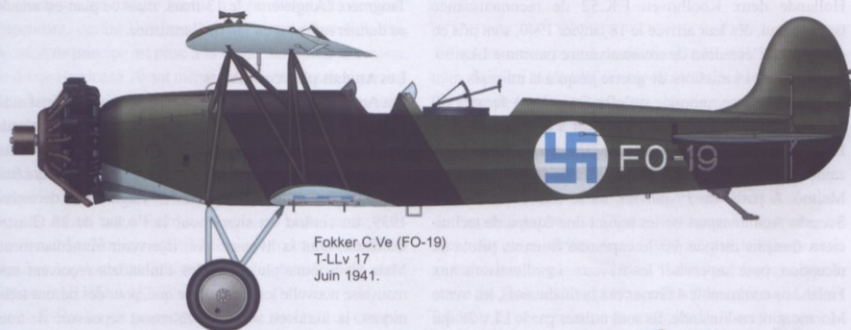
La Suède va fournir aussi une aide directe aux Finlandais. Tout d'abord, huit avions de seconde ligne sont livrés, suivis par trois autres payés grâce à des fonds privés. Le 15 décembre 1939, trois avions d'entraînement à la chasse J6 Jaktfalk, de conception suédoise, arrivent en Finlande. Ils sont de suite mis en service au sein de l'escadron d'entraînement

Les 44 B-239 cédés par les États-Unis sont assemblés en Suède par l'usine SAAB. On voit ici le BW-363 quelques minutes avant son départ de Trollhättan pour la Finlande, le 16 mars 1940. (Collection Vilppu Lakio)





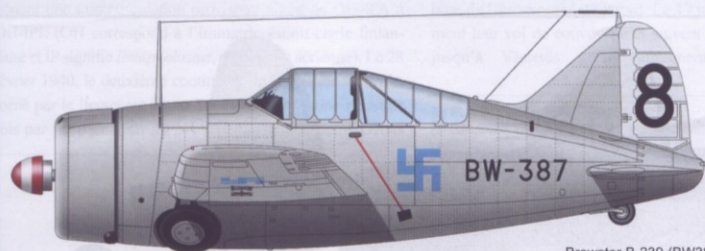
Gloster Gauntlet Mk. II (GT-406)
LeSK
Lappajärvi, printemps 1944.



Fokker C.Ve (FO-19)
T-LLv 17
Juin 1941.



Fiat G.50 (SA-1)
Centre d'essais en vol
Tempere, mars 1940.



Brewster B-239 (BW387)
4/LLv 24
Vesivehmaa, printemps 1941.

Beechcraft



Beechcraft C-17L (BC-1)
Grand quartier général de l'armée de l'Air
Jämsijärvi, automne 1941.

Finlande 1940

LLv 29. Ces trois avions sont accompagnés de deux chasseurs J7 (Bristol Bulldog Mk.IIA) et sont aussi affectés au LLv 29^[1].

Les derniers avions donnés par le gouvernement suédois sont trois Fokker C.VE (S6B en Suède). Malgré le caractère obsolète des Fokker, ils sont néanmoins utilisés au sein du LLv 16 de reconnaissance, où ils vont effectuer des missions nocturnes. Ces avions reçoivent l'immatriculation FO-80, FO-19 et FO-23. En parallèle, le comte Eric von Rosen donne trois avions au gouvernement finlandais. Il y a tout d'abord le DC-2 (c/n 1354), un ancien avion de ligne transformé en bombardier, qui arrive le 19 décembre et est affecté au LLv 44 de bombardement. Il n'aura l'occasion de réaliser qu'une seule sortie. Le comte von Rosen achète aussi en Hollande deux Koolhoven F.K.52 de reconnaissance tactique, qui, dès leur arrivée le 18 janvier 1940, sont pris en compte par l'escadron de reconnaissance maritime LLv 36. Ils effectuent 14 missions de guerre jusqu'à la mi-mars.

Quand la France annonce qu'elle est prête à fournir 50 MS.406, les premiers avions comment à sortir des dépôts. Les premiers envois ont lieu le 10 janvier et, en une quinzaine de jours, 30 Morane sont mis en caisse et expédiés à Malmö. À partir du 17 janvier, ils se retrouvent à l'AB Svenska Aerotransport où les rejoint une équipe de techniciens français dirigée par le capitaine Etienne, pilote de réception, pour superviser les travaux. Les livraisons aux Finlandais comment le 4 février et à la fin du mois, les trente Morane sont en Finlande. Ils sont utilisés par le LLv 28 qui réalise 288 sorties et revendique 14 victoires pour la perte d'un seul Morane abattu par la DCA. Entre-temps, la France, après avoir songé un temps à envoyer une unité de combat sur Caudron C.714, offre aux Finlandais le 5 février 1940 de céder ces avions, soit 80 machines. Au 13 mars, six Caudron sont arrivés à Gothenburg, trois autres étant en

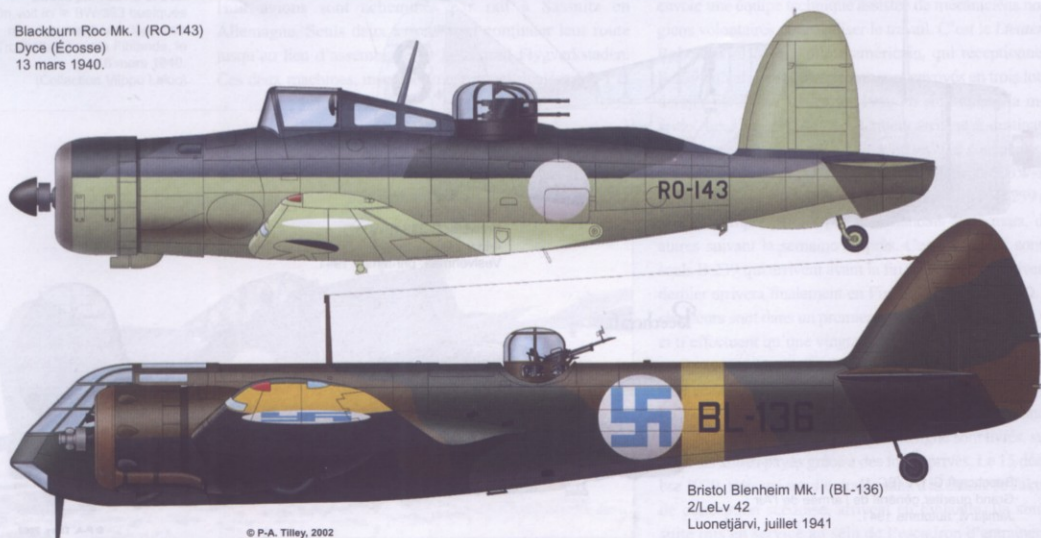
chemin et 10 en attente d'être embarqués au Havre. Seuls les six Caudron présents en Suède continuent leur chemin qui s'achève entre le 24 et le 28 mai 1940 quand ils sont pris en compte par l'Ilmavoimat qui doit se charger de l'assemblage. Les Finlandais tentent de les mettre en service, mais l'appareil s'avère impropre aux missions de combat. Les Caudron ne sont pas les seuls avions promis par la France; on compte 46 chasseurs Koolhoven FK.58 et 62 Potez 633 de bombardement. Si la promesse des Koolhoven est resté lettre morte, en revanche, 18 Potez ont bien été préparés pour qu'ils utilisent le corridor aérien ouvert récemment. Les numéros de série finlandais PO-146 à PO-163 sont même réservés pour ces avions. Douze Potez du groupe de marche *Ouessant* (ex-GBA 1/54) doivent décoller de Tangmere (Angleterre) le 13 mars, mais ce plan est annulé au dernier moment du fait de l'armistice.

Les Anglais plus conciliants

Les Anglais sont les principaux fournisseurs de matériel militaire au cours de la guerre d'Hiver. Il est vrai que la Finlande est un client régulier de la Grande-Bretagne depuis le début des années trente, au détriment de la France d'ailleurs qui était le fournisseur attitré dans les années vingt. Le 12 décembre 1939, un contrat est signé pour la l'achat de 20 Gloster Gladiator, dont la livraison doit intervenir immédiatement. Mais trois jours plus tard, les Finlandais reçoivent une mauvaise nouvelle leur annonçant que, pour des raisons techniques, la livraison sera probablement repoussée de trois semaines. Les Britanniques demandent alors aux Suédois de céder 20 Gladiator à leur voisin qui seraient remplacés par les avions venant de Grande-Bretagne. Cependant, cette option n'est pas utilisée, puisque les problèmes ayant été surmontés, les Gladiator sont mis en caisse et envoyés par bateau à destination de Bergen (Norvège). De là, ils continuent par rail jusqu'à Malmö, les six premiers arrivant le 5 janvier 1940. Quatre jours plus tard, les Anglais font don de dix autres Gladiator aux Finlandais. Au total ce sont donc 30 Gladiator

[1] Ex-J6A 219 et J6B 224 et 228 de la Flygvapnet. Ils deviennent les JF-219, 224 et 228 au sein de l'Ilmavoimat. Les J7 sont les n° 214 et 216 et deviennent les BUJ-214 et 216.

Blackburn Roc Mk. I (RO-143)
Dyce (Écosse)
13 mars 1940.



Bristol Blenheim Mk. I (BL-136)
2/LeLv 42
Luonetjärvi, juillet 1941

© P.-A. Tilley, 2002

qui sont fournis à la Finlande, tous expédiés avant la fin du mois de janvier. Après avoir été remontés, les avions sont acheminés par la voie des airs avec les cocardes finlandaises recouvertes d'une couche blanche lavable pour respecter les règlements suédois en la matière. Les 30 Gladiator sont livrés entre le 18 janvier et le 16 février 1940. Tous ces avions sont neufs ou ne comptent que quelques heures de vol. Les Gladiator sont tout de suite mis en service au sein de l'escadron de chasse LLv 26 et vont exécuter 700 sorties de combat et remporter 34 victoires pour le prix de 11 des leurs. Malgré l'achat des Gladiator, la Finlande est toujours à la recherche de chasseurs plus modernes et la demande de 30, voire 60, Hurricane ou Spitfire est soumise aux Britanniques le 9 janvier 1940. La RAF, qui se plaint de ne pas disposer d'assez de chasseurs, se montre hostile à cette éventuelle cession. Cependant, devant l'insistance de Winston Churchill, une décision de principe est prise à la fin du mois pour la cession de douze Hurricane. Avant même que le contrat soit signé, un détachement de douze pilotes finlandais nommé *Osasto Rätty* est envoyé en Grande-Bretagne le 30 janvier 1940 pour y subir un entraînement. Le commandant de ce détachement, le lieutenant Rätty est en fait le seul pilote finlandais à avoir de l'expérience sur des avions à train rentrant. L'entraînement a lieu à St Athan, tout d'abord sur simulateur Link Trainer, puis sur Harvard et Hurricane. Le 17 février, le contrat définitif est signé et les douze avions reçoivent les numéros de série finlandais HU451 à 462^[2].

Le 21 février les six premiers Hurricane sont pris en compte par les pilotes finlandais et quatre jours plus tard ils s'envolent pour Wick via Edinbourg, escortés d'un Blenheim du N° 92 *Squadron* pour l'aide à la navigation. Le 26 février, escortés par deux Hudson de la RAF, ils partent pour Stavanger et arrivent en Norvège sans encombre. Trois jours plus tard, ils atterrissent à Västerås, où ils doivent attendre les pièces détachées et autres équipements indispensables à leur déploiement en unité avant de poursuivre leur chemin jusqu'en Finlande. Pour traverser la Suède, les Hurricane portent une immatriculation provisoire allant de OH-IPA à OH-IPL (OH correspond à l'immatriculation civile finlandaise et IP signifie *Ilmapuolustus*, ou défense aérienne). Le 28 février 1940, le deuxième contingent de Hurricane s'envole, mené par le lieutenant Tapio Taskinen escorté une nouvelle fois par un Blenheim du N° 92 *Squadron*. Quatre avions



seulement vont arriver à destination; le HU461, en panne de train, doit être laissé à Wick et le HU462 s'écrase à Stavanger. Ce n'est pas avant le 7 mars que les six premiers Hurricane arrivent en Finlande, suivis par trois autres le lendemain et le dernier le 10 mars. Affectés au LLv 22, ils ne participent cependant pas à la guerre d'Hiver.

Mais l'Ilmavoimat a aussi besoin de bombardiers et d'avions de reconnaissance. La Grande-Bretagne lui fournira. Le Blenheim est en service depuis 1937 au sein de l'Ilmavoimat quand éclate la guerre d'Hiver. Il est donc logique que le choix des Finlandais se porte sur ce modèle, bien que, le cas échéant, ils accepteraient de recevoir des Fairey Battle à la place. Le 24 décembre 1939, l'*Air Ministry* décide de fournir 12 Blenheim Mk. IV. C'est l'usine de Bristol à Filton qui prépare ces avions prélevés sur une commande de la RAF^[3]. Les avions reçoivent leur numéro de série finlandais (BL-122 à 133) et les svatiskas bleues sont recouvertes d'une peinture blanche lavable pour respecter une fois encore les lois suédoises. En moins d'une semaine, 24 aviateurs finlandais, commandés par le capitaine Armas Eskola arrivent en Grande-Bretagne pour y suivre un cours de quatre jours sur la base de Bicester près d'Oxford. Le 17 janvier 1940, ils entament leur vol de convoyage et suivent le chemin classique jusqu'à Västerås qu'ils atteignent le 20 janvier.

Sur ce Gladiator Mk. II (GL-255), que l'on voit ici à Mensunkangas à la mi-février 1940, le sergent Olva Tuominen devient l'un des premiers as de l'Ilmavoimat. (Photo Musée de l'aviation finlandaise)

[2] Plus tard changés en HC 451 à 462.

[3] Ex-L9025, L9026, L9028 et L9195 à 9203.



Les quatre premiers Roc (RO-141 à 144) arrivent à Dyce le 13 mars 1940 avec leurs cocardes finlandaises masquées. Comme l'armistice prend effet le même jour, les Britanniques suspendront leur livraison. (via Andrew Thomas)

Finlande 1940



Le Douglas DC-2, modifié en bombardier, donné à la Finlande par le comte von Rosen. Il est photographié à Joroinen le 1^{er} mars 1940, lors de la préparation de son unique mission lors de la guerre d'Hiver avec le LLV 44. (Collection de l'auteur)

Malheureusement, le BL-127 est perdu au-dessus de la mer du Nord le 18 janvier, l'équipage composé de l'adjutant R. Gottschalk et du sergent P. Kallakari étant porté disparu. Le BL-125 ayant subi une avarie du train d'atterrissage reste à Västerås et ne rejoindra la Finlande que le 5 juin 1940. Dès leur arrivée à Tampere en Finlande, les 10 Blenheim sont pris en compte par l'escadron de bombardement LLV 46 et, après une période d'entraînement, une première sortie est réalisée le 26 février. Au 13 mars, 99 sorties ont été effectuées au prix de deux avions abattus par les chasseurs, mais deux victoires aériennes sont revendiquées par les mitrailleurs du LLV 46. Dans la foulée de ce contrat portant sur douze Blenheim Mk. IV, douze Blenheim Mk.I sont aussi achetés au début du mois de février 1940. Cette fois, ce sont des pilotes de la RAF qui sont chargés du convoyage. Les avions sont démilitarisés et portent une immatriculation civile (OH-IPA à IPL) et les pilotes sont en civil. Le départ a lieu le 23 février 1940 et l'arrivée en Finlande le 26 février. Ces Blenheim sont immédiatement affectés au LLV 42 et après un très court entraînement, ils effectuent leur première mission le 4 mars. Dans les neuf jours qui suivent, ils exécutent 62 sorties pour la perte d'un avion abattu par les chasseurs soviétiques, mais les mitrailleurs font mieux que de se défendre, car ils en revendiquent trois.

Le 8 janvier 1940, l'*Air Ministry* accepte de livrer 17 Westland Lysander. Le 9 février, neuf de ces machines sont embarquées à destination de Gothenburg. Ils sont assemblés à Götaverken et le premier fait son vol d'essai le 11 mars 1940, le dernier avion faisant le sien le 23 mars. Il est prévu de faire acheminer les huit autres Lysander par des équipages volon-

C'est aussi par l'intermédiaire du Comte von Rosen que sont achetés deux Koolhoven FK.52 de reconnaissance. Après la pose de l'équipement militaire, ils sont confiés au LLV 36 pour des patrouilles côtières. (Photo Ilmavoimat)



taires britanniques. Trois avions effectuent la traversée le 2 mars. L'un d'eux (LY-124) s'écrase à l'atterrissage à Stavanger et les deux survivants sont remis aux Finlandais le 6 mars. Le Lysander arrive trop tard pour prendre part aux opérations, les premières machines ne sont présentes au sein de l'escadron de reconnaissance LLV 12 que le 15 mars. Du fait de l'armistice, les autres Lysander ne seront pas livrés, y compris les deux avions prêts à faire la traversée et bloqués à Dyce en Écosse.

Parmi les avions vendus à la Finlande – et aussi parmi les plus inattendus – figure le Blackburn Roc Mk.I. Le 25 janvier 1940, l'*Air Ministry* informe le représentant finlandais que 33 Roc sont disponibles. Deux jours plus tard, l'offre est acceptée et la préparation en vue de convoier ces avions par des équipages volontaires britanniques commence. Quatre lots de Roc doivent faire le voyage espacés de cinq jours à chaque fois. Ces avions sont retirés du 20 MU et les cocardes finlandaises, avec la svastika dissimulée, sont peintes sur la base d'Aston Down. Les numéros de série RO-141 à RO-173 sont également apposés sur le fuselage. Le premier lot d'avion prend l'air le 9 mars suivi le lendemain du deuxième lot. Le 13 mars les quatre premiers avions atteignent Dyce mais du fait des événements, ils ne pousseront pas plus loin cette aventure et les Roc, comme tous les avions qui n'ont pas encore quitté la Grande-Bretagne, ne verront jamais la Finlande.

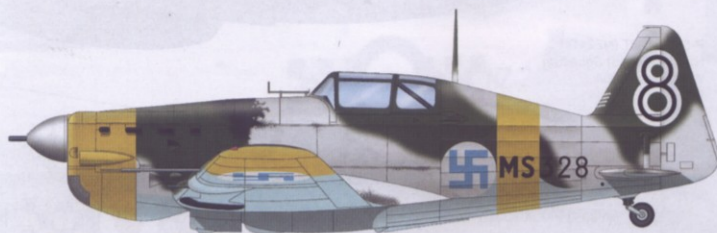
Un dernier pays vient en aide à la Finlande, l'Afrique du Sud. Pris de sympathie pour la cause finlandaise, le premier ministre Jan Smuts décide de lever des fonds pour l'achat d'avions de combat. L'argent récolté permet d'acquérir 28 Gauntlet Mk.II provenant des stocks de la RAF. La mise en caisse et l'acheminement sont organisés par l'*Air Ministry* et le 17 février 1940 les deux premières caisses embarquent pour Gothenburg, d'où elles continuent par rail jusqu'à la Centrala Flygverksaden à Malmslätt. Les dernières partent pour la Suède le 10 mars. Les Gauntlet commencent à rejoindre la Finlande à partir du 10 mars, mais il faut attendre le 17 mai 1940 pour que tous les Gauntlet soient arrivés dans les dépôts de l'Ilmavoimat. Ces chasseurs dépassés serviront comme avions d'entraînement à la chasse et ne participeront à aucun combat.

Les avions ne constituent cependant qu'une partie du matériel acheminé pendant la guerre d'Hiver. Tout aussi utile, l'équipement de mise en œuvre des bases aériennes est fourni par la France, qui livre également des pièces détachées, du liquide de refroidissement et 1,35 million de cartouches de 7,5 mm. Les Britanniques ne sont pas en reste avec la fourniture de 4 millions de cartouches de 0.303 pouce, ainsi que 2 000 bombes de 120 livres, 7 000 de 250 livres et 6 000 bombes incendiaires de 4 livres.

L'agression soviétique contre la Finlande a soulevé l'indignation générale dans le monde libre. Le capital de sympathie ainsi accumulé a permis aux Finlandais de recevoir une aide non négligeable de la part de pays qui interdisaient toute vente d'armes à des nations en guerre (États-Unis), qui avaient décrété l'embargo sur les exportations (France) ou qui manquaient déjà d'avions de combat modernes pour leurs propres besoins (Grande-Bretagne). La valeur du matériel fut inégale, mais les Finlandais surent en tirer le meilleur parti.



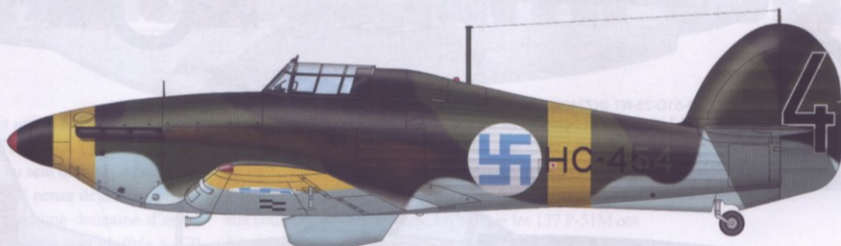
Gloster Gladiator Mk. II (GL-270)
LLv 12
Suur-Merjoki, mars 1940.



Morane-Saulnier MS.460 (MS-328)
Sergent M. Vihinen
1/LeLv 26
Aänislinna, début 1943.



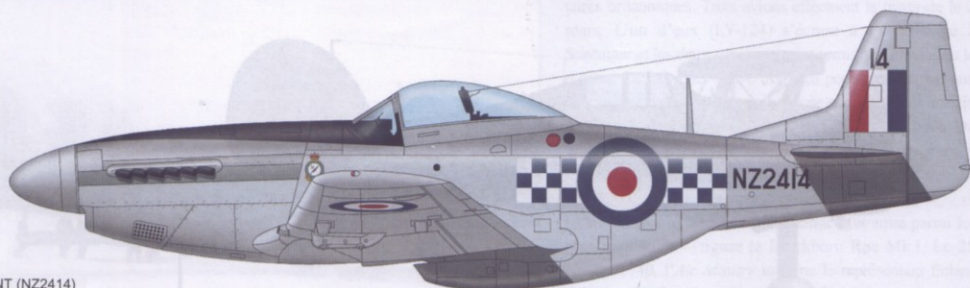
Caudron C.714 (CA-555)
LLv 30
Pori, été 1940.



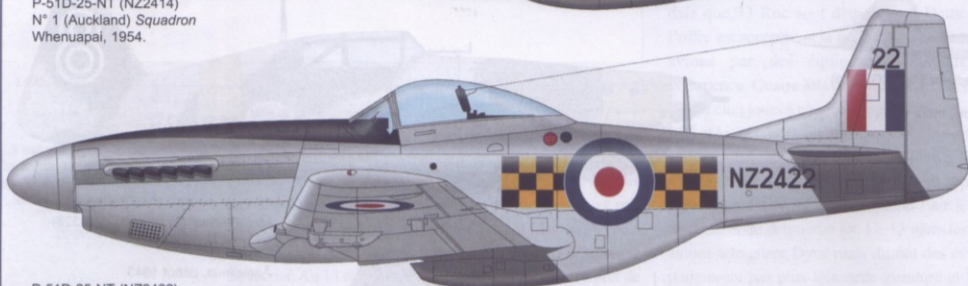
Hawker Hurricane Mk. I (HC-454)
2/LeLv 26
Kilpasilta, printemps 1943.



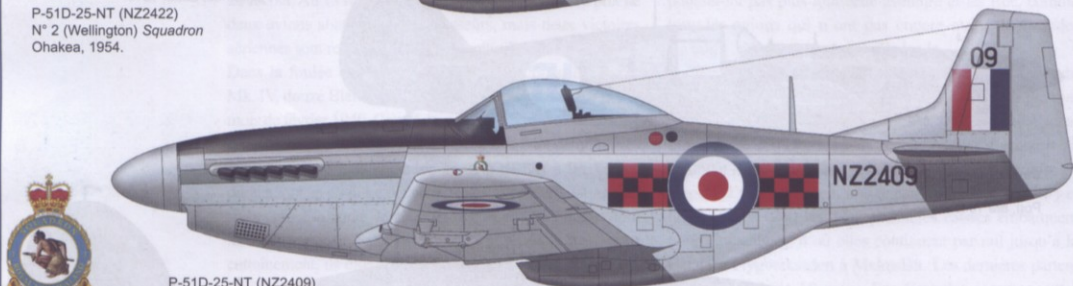
Westland Lysander Mk. II (LY-116)
2/LeLv 16
Miruas, hiver 1943.



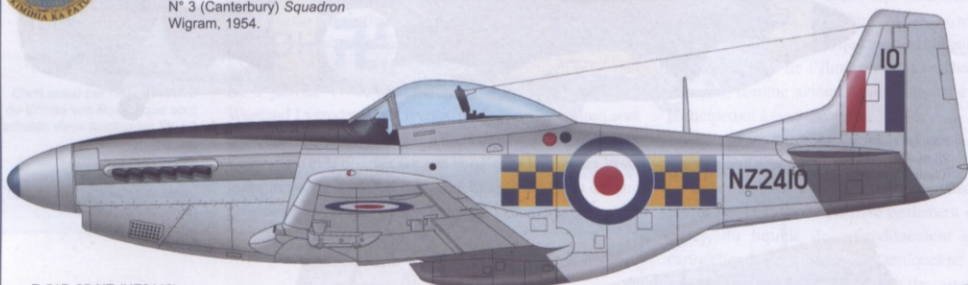
P-51D-25-NT (NZ2414)
N° 1 (Auckland) Squadron
Whenuapai, 1954.



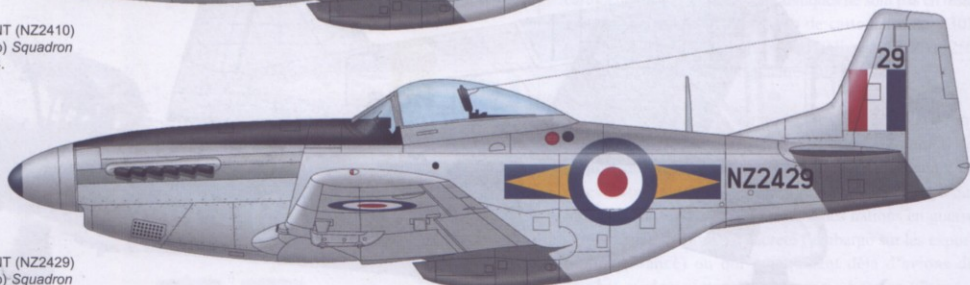
P-51D-25-NT (NZ2422)
N° 2 (Wellington) Squadron
Ohakea, 1954.



P-51D-25-NT (NZ2409)
N° 3 (Canterbury) Squadron
Wigram, 1954.



P-51D-25-NT (NZ2410)
N° 4 (Otago) Squadron
Taieri, 1954.



P-51D-25-NT (NZ2429)
N° 4 (Otago) Squadron
Taieri, février 1953.



MUSTANG AUX ANTIPODES

Parmi les nations qui ont utilisé le P-51 Mustang, la Nouvelle-Zélande est la seule à l'avoir mis en service exclusivement au sein d'unités de réservistes. Au début de 1945, la RNZAF pense déjà à remplacer ses Corsair alors en service dans une douzaine d'escadrons dans le Pacifique. Les besoins sont chiffrés à 370 chasseurs, P-47 ou P-51. Il est convenu que ce remplacement se fera en deux étapes, avec la livraison de 167 chasseurs au cours du deuxième semestre 1945 et le reliquat (203) livré au plus tard fin juin 1946. Le choix du *Munitions Assignment Committee (Air)* porte finalement sur le P-51 Mustang. En juillet 1945, un premier lot de trente P-51 construits à Dallas s'envole pour San Francisco où les appareils sont mis en caisse pour être embarqués sur le *Dominion Park* et le *Winnepogosis Park*. Ces trente Mustang sont du type P-51D-25-NT (serials 45-11490 à 11522). Ces P-51D doivent être les seuls de ce type fournis, les 137 autres devant être du type P-51M-NT, la version du P-51H construite par Dallas et dont mille exemplaires sont en commande dans cette usine.

Les 25 premiers P-51D arrivent en Nouvelle-Zélande et pris en charge à Hobsonville le 27 août 1945; ils sont suivis le 6 septembre par les 5 derniers. Ils reçoivent les *serials* néo-zélandais NZ2401 à NZ2430. Le plan initial de la RNZAF était de former un *Wing* de chasse et les deux *Squadrons* qui

le composent pour les envoyer au front au sein de la *British Task Force* dès la fin du mois de septembre. Cependant, l'arrêt brutal des hostilités va mettre une terme à ce projet.

Il faut noter que ces Mustang ont bien failli ne jamais voler aux couleurs néo-zélandaises. En effet, si les 137 P-51M ont été purement et simplement annulés, les 30 P-51D sont en mer quand survient la reddition du Japon. La Nouvelle-Zélande fait savoir qu'elle n'a plus besoin de chasseurs

Ross Dunlop
Ross Macpherson

N'ayant pas une grande utilité des P-51D cédés par l'USAAF, les Néo-Zélandais vont les affecter aux unités de réservistes, ces fameux « pilotes du dimanche ».

neufs, pouvant ce contenter de ce qu'elle a déjà, et c'est presque sur l'insistance des Américains qu'elle accepte de prendre en compte ces avions. Dans un premier temps, ils sont offerts à la RAAF et à la NEIAF mais sans succès. La RNZAF pense alors à équiper le N° 14 *Squadron* qui doit partir au Japon, mais il va finalement être équipé de Corsair FG-1D. Sans emploi défini, les trente Mustang sont alors préparés pour un stockage à long terme à Hobsonville. Ils

Le NZ2417 du N° 3 *Squadron* survolant les Alpes néo-zélandaises, culminant à 3 764 m (Mt Cook).
Le damier était rouge et noir.
(Photo RNZAF)



Mustang aux antipodes

sont recouverts d'une enveloppe caoutchoutée et montés sur tripode, les roues démontées. L'année suivante, ils sont déplacés au N° 1 Stores Depot à Te Rapa.

La mise en place de la TAF

Les choses en auraient pu en rester là, et ce pour longtemps, quand en novembre 1948 la *Territorial Air Force* (TAF) est recréée. Elle doit être composée de réserviste, à l'exception de quelques cadres d'active. Elle doit comprendre quatre escadrons, chacun établi dans une province néo-zélandaise. Le N° 1 (Auckland) *Squadron* s'établit à Whenuapai, le N° 2 (Wellington) *Squadron* à Rongotai, le N° 3 (Canterbury) *Squadron* à Wigram et le N° 4 (Otago) *Squadron* à Taieri.

Les premiers P-51D du N° 2 *Squadron* à Ohakea en décembre 1953. Les cocardes néo-zélandaises ont été hâtivement peintes par-dessus les cocardes US. (Collection R. Brazier)



Le NZ2429 du N° 4 *Squadron* accidenté le 27 février 1953 sur une plage près de Raumai, par le *Flying Officer* T.C. Beech. Bien que réparable, l'avion ne sera pas récupéré et finira sa carrière comme cible. (Collection J. Harrison)

La montée en puissance de ces unités est lente et le matériel dans les premiers mois est constitué surtout de Tiger Moth, Harvard et Oxford pour l'entraînement. Ce n'est pas avant août 1951 que les premiers Mustang arrivent. Le N° 4 *Squadron* est le premier à percevoir les siens (NZ2410, 2421, 2426 et 2629). Cependant, la poursuite de la sortie des Mustang du dépôt n'intervient qu'au début de 1952. L'objectif initial est de fournir 5 Mustang aux quatre escadrons et garder les autres en réserve. En juillet 1952, les quatre escadrons disposent finalement de 5 Mustangs chacun ^[2]. Si les Tiger Moth sont retirés des escadrons, ces derniers gardent cependant deux ou trois Harvard.

Pilotes du dimanche

Le rôle de la TAF est de fournir des pilotes entraînés, qui, en cas de conflit, viendraient grossir les rangs des pilotes d'active servant dans les unités régulières. Au début, les pilotes sont souvent d'anciens combattants, mais petit à petit des

pilotes venant d'autres filières vont être intégrés. C'est ainsi que des étudiants d'université arrivent dans les unités de la TAF après avoir suivi un cours de pilotage aménagé sur Harvard. Une fois mutés à la TAF, ils volent le week-end ou pendant leur vacances scolaires. En moyenne, chaque escadron dispose d'une douzaine de pilotes. Les vols ont lieu la plupart du temps pendant le week-end, les réservistes travaillant dans le civil pendant la semaine. Ceci ne veut pas dire que leur formation est négligée, car les nouveaux arrivants doivent suivre un cours de transformation de 30 heures sur Mustang avant d'être autorisé à suivre le cours d'armement sur la machine. Ce cours consiste en des séances de tir aérien, au sol, en utilisant les mitrailleuses ou les ciné-mitrailleuses, des roquettes. Quant aux Harvard, ils servent au maintien à niveau des compétences, l'entraînement au vol aux instruments et autres tâches subalternes. Ces premiers vols laissent souvent une trace indélébile comme en témoigne David Crooks du N°4 *Squadron* :

« La préparation du vol était réduite à sa plus simple expression. Les notes se résumaient en deux petits aide-mémoire, l'un contenant les informations sur les paramètres moteurs et performances, l'autre les informations générales et les procédures d'urgence. Après un ampli-cabine et un briefing, j'étais prêt à m'élancer avec un dernier encouragement : "si tu peux le démarrer, il est à toi !" Je n'avais pas mis la pleine puissance que j'avais quitté le sol et rentré les roues et atteint 5 000 pieds. Là, on pouvait vraiment sentir la puissance de la machine et le manche répondre avec douceur... Puis j'ai commencé à faire quelques figures de voltige qui m'ont provoqué une satisfaction immédiate et donné la sensation d'un avion que l'on pouvait faire voler et qui ne vous laissait pas tomber même dans les manœuvres les plus aventureuses. Puis il y a eu le retour sur une piste qui s'est rétrécie soudainement et qui bougeait avec une rapidité déconcertante. Sur l'aire de stationnement, une rangée de curieux s'organisait inévitablement dans l'espoir de voir un beau spectacle. Je suis parvenu à approcher les 100 mph [160 km/h] à l'entrée de piste et j'ai réalisé un atterrissage passable à mon plus grand étonnement. »

En juillet 1952, le RNZAF *Fighter Wing* est créé et comprend non seulement les quatre escadrons de la TAF mais aussi les deux unités d'active de la RNZAF, les N° 14 et 75 *Squadrons*. Déjà, on pense au futur et les projets à long terme concernant la TAF prévoient la transformation de ses unités sur Vampire. Mais cette époque du milieu des années cinquante est une période faste pour les pilotes de la TAF. Ils ont l'occasion de réaliser des vols de toute nature dans des avions qui sont encore assez performants pour l'époque. De plus la présence d'anciens pilotes du conflit donne une atmosphère particulière qui rappelle le temps de la guerre. Le *Squadron Leader* Ray Archibald, ancien commandant du N° 3 *Squadron* se souvient :

[2] N° 1 *Squadron* : NZ2413, 2414, 2416, 2425, 2428, N° 2 *Squadron* : NZ2402, 2404, 2411, 2419, N° 3 *Squadron* : NZ2409, 2412, 2415, 2417, 2424, et le NZ2401 vient compléter l'effectif du N° 4 *Squadron*. Les NZ2406 et 2422 qui étaient à la *Central Flying School* à Wigram pour former les instructeurs sur Mustang sont mis à disposition du N° 75 *Squadron* d'active pour remplir différentes tâches aussi multiples que variées. Les 8 autres avions sont stockés, sauf le NZ2407 endommagé en 1945 lors de son débarquement et finalement démantelé sans avoir volé.

« On avait l'habitude de faire des exercices de déploiement sur un terrain secondaire avec un petit préavis. Je me souviens très bien d'avoir entendu le bruit de plusieurs moteurs d'avion à 5h30 du matin, un beau samedi d'avril 1954. C'étaient les avions de l'aéro-club de Canterbury qui effectuaient un raid sur notre camp ! Six avions, du Tiger Moth aux Auster, et ils ont largué quatre sacs avec une grande précision. J'ai décollé avec deux autres Mustang (avec nos pyjamas sous la combinaison de vol) pour les intercepter mais ils avaient réussi à prendre la fuite. Nous avons répliqué le lendemain matin à bord de quatre Mustang en attaquant Harewood et Wigram. Nous avons dû réduire notre vitesse pour larguer nos sacs et nous avons pu constater que certains avaient touché la tour de contrôle des

deux terrains. J'ai du mal à imaginer la même scène aujourd'hui avec toutes les restrictions du contrôle aérien ! »

Tous les ans, entre janvier et début mars, les pilotes de Mustang sont conviés à Ohakea pour une séance de tirs. Généralement, les escadrons viennent par paires. L'entraînement est sérieux comme peut en témoigner le *Squadron Leader* Archibald :

« Nous réalisions plusieurs vols pour tirer sur des cibles remorquées par d'autres Mustang et d'autres sur des cibles au sol. Nous pratiquions aussi des bombardements en piqué avec un angle de plongée variant de 35° à 60°. Il n'était pas rare de rencontrer des pilotes capables de mettre les 8 bombes dans un rayon de 5 mètres de la cible. Le tir de roquette se pratiquait en plongeant à 35°



Le NZ2410 du N° 2 Squadron photographié à Wellington le 5 juillet 1953.

Les unités de la « territoriale » avaient également adopté la signalétique décorative de la RNZAF, elle-même empruntée aux traditions de la RAF. (Collection R. Brazier)

sur la cible qu'un pilote moyen pouvait atteindre en mettant ses roquettes dans un rayon de 5 mètres. Ce genre d'exercice demandait toutes les qualités du pilote pour qu'il soit bien réussi. »

C'est au cours d'une de ces sorties, que le NZ2429 du N° 4 Squadron a été perdu; le 27 février 1953, le *Flying Officer* T.C. Beech du N° 1 Squadron, mais volant sur une machine du N° 4 Squadron, vient de terminer une passe sur le champ de tir de Raumai quand il amorce sa ressource; son moteur connaît alors des ratés et doit faire un atterrissage forcé sur la plage toute proche. On se rendra compte par la suite qu'en fait Beech avait tout simplement sélectionné le mauvais réservoir d'essence ! Bien que l'avion soit réparable, il est inaccessible et est radié peu après. Il servira sur le champ de tir comme cible par la suite.

Le dur métier de réserviste

Bien que les P-51 aient été utilisés la plupart du temps le week-end, le Mustang a connu un taux d'accidents élevé en comparaison de ceux des autres avions en service dans la RNZAF. Des 29 machines qui ont volé en Nouvelle-Zélande, dix ont été victimes d'accident ayant entraîné la radiation du type. Le premier accident important intervient dès le 27 septembre 1952, alors que le P-51 est entré récemment en service. Le NZ2424 du N°3 Squadron fait parti

d'une formation de quatre Mustang qui doit réaliser une séance d'entraînement. Victime probablement d'une panne d'oxygène, le *Flying Officer* V.C. Duckmanton entre dans un piqué à grande vitesse non contrôlé au moment où la formation exécute un virage à 180°. L'avion s'abîme dans les flots au large de Lyttelton Harbour tuant son pilote sur le coup. Duckmanton était un pilote confirmé, ayant effectué trois tours d'opération dans le Pacifique pendant la guerre avec le N° 18 Squadron. La TAF connaît trois autres accidents majeurs au cours de l'année 1953, parmi lesquels celui

Alignement de P-51 à Ohakea lors du Air Force Day de 1954. Au premier plan, les NZ2428 et NZ2421 du N° 1 Squadron. (Collection R. Brazier)





Alignement de P-51 à Ohakea lors du Air Force Day de 1954. Au premier plan, le NZ2410 du N° 2 Squadron et derrière un P-51D du N° 3 Squadron. (Collection R. Brazier)

du NZ2929 cité plus haut. Deux accidents qui concernent le N° 4 Squadron n'entraînent pas de perte en vie humaine (NZ2401 le 10 mai et le NZ2405 le 9 novembre) et ont lieu lors de la remise des gaz pour le premier et au décollage pour le second.

En revanche, le 22 décembre, le N° 2 Squadron est durement touché par le mauvais sort. Alors que quatre P-51 ont décollé au milieu de l'après-midi de Whenuapai pour défilier au-dessus du yacht royal *Gothic*, la formation rencontre du mauvais temps qui oblige les pilotes à descendre brutalement à travers les nuages. Ils percent à un mauvais endroit et se retrouvent au-dessus d'un haut plateau doté d'une végétation très dense. Deux pilotes s'écrasent et y perdent la vie, le Squadron Leader M.B. Stevens (NZ2404), commandant le N° 2 Squadron et le Flying Officer R.M. Westrupp (NZ2411). L'année 1954 commence à peine mieux pour les « territoriaux », car le 23 janvier le Flying Officer C.W. Calder du N° 3 Squadron (NZ2415) est victime d'une panne moteur alors qu'il approche à Wigram et s'écrase à l'atterrissage. Mais Calder s'en sort indemne. À peine un mois plus tard, le 19 février, c'est au tour du Flying Officer E.J. Wratten (N° 1 Squadron) de connaître une défaillance du moteur avec le NZ2419. Ce dernier surchauffe en vol et Wratten n'a pas d'autre choix que de le poser comme il peut où il peut... le P-51 ne surviva pas à cette ultime rencontre avec le plancher des vaches.

Pendant un an, les accidents deviennent moins nombreux et seuls deux P-51 sont radiés : le NZ2408 le 7 octobre 1954 et le NZ2430 le 10 février 1955, sans dommage pour les pilotes. En revanche, les deux accidents qui suivent vont être mortels. Le 20 mars 1955, le Pilot Officer A.I. French du N° 1 Squadron est porté disparu avec son Mustang (NZ2425) au cours d'un vol d'entraînement. Âgé de 22 ans, il était l'un des jeunes pilotes

étudiants de l'unité et l'un des moins expérimentés, avec 122 heures de vol solo dont 46 sur Mustang. Un mois plus tard, la TAF est de nouveau endeuillée par la perte d'un autre jeune pilote, le Flying Officer P.G. Vowles (N° 3 Squadron), âgé lui aussi de 22 ans. Lors d'un piqué prononcé volontaire, il semble que Vowles ait mal géré sa ressource. Il percuta le sol à bord du NZ2412 à quelques kilomètres de Wigram. C'est le dernier accident majeur et mortel que connaît le P-51 en Nouvelle-Zélande.

Fin de carrière

La dramatique réduction du nombre de P-51, malgré la mise en service d'appareils stockés initialement, annonce la proximité de la fin de carrière du Mustang^[3].

D'autant que la RNZAF fait un bilan global de la TAF. La réussite est loin de celle qui avait été escomptée au départ, malgré les efforts et l'enthousiasme de ses membres. Au cours de leurs quelques mois d'existence, les unités de la TAF ont toujours souffert d'une pénurie de personnel, en particulier dans les spécialités au sol. De ce fait, il a été difficile pour les quatre escadrons d'atteindre le niveau opérationnel désiré et encore plus à le maintenir. En mai 1955, le Mustang est interdit de vol et deux mois plus tard, le chef d'état-major de la RNZAF, l'*Air-Vice Marshal* W. Merton décide de retirer le Mustang purement et simplement – et prématurément diraient certains. Les escadrons de la TAF voleront dorénavant sur Harvard et les pilotes entameront leur cours de transformation sur Vampire pendant les périodes de réserve annuelles. La TAF se survivra pas longtemps au retrait du Mustang et elle sera dissoute deux ans plus tard. Les derniers P-51 stockés depuis 1955 sont radiés la même année, le dernier vol étant enregistré le 30 mai 1957.

De toute manière, les considérations politiques condamnaient le P-51 et la TAF elle-même qui lui est étroitement associée. En effet, le Mustang arrivait à la fin de sa carrière et son remplacement impliquait l'engagement de nouvelles dépenses. Or en cette fin de décennie 50, les stratégies pensaient qu'un conflit, forcément nucléaire, s'exprimerait plus en jours qu'en semaines. Alors à quoi bon former et entretenir le niveau des pilotes de réserves qui n'auraient de toute façon pas le temps d'être engagés ?

Même si le Mustang a connu une carrière assez courte en Nouvelle-Zélande, il a néanmoins laissé un bon souvenir aux pilotes qui ont eu l'occasion de le « chevaucher », malgré quelques réserves. David Crooks résume ce qu'en pensaient les pilotes : « *À condition de lui donner un tant soit peu de considération et de le traiter avec beaucoup de douceur, le Mustang n'était pas un avion vicieux, malgré quelques petits défauts... Mais dans les airs, il avait l'allure d'un pur-sang dont le surnom de Mustang incarnait bien l'esprit avec une grande justesse.* »

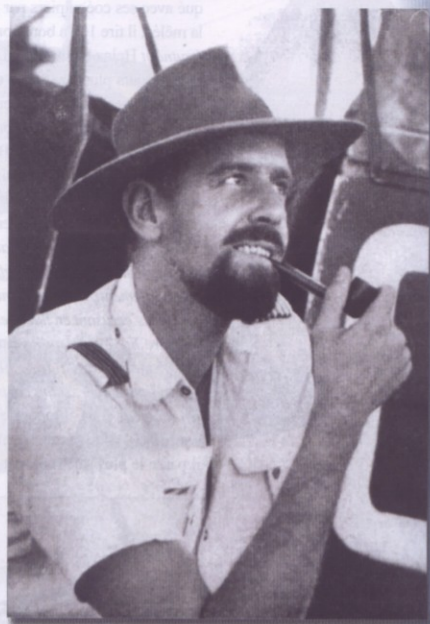
Special thanks to Ron Brazier and the members of AHSNZ for their contributions.

Cet article est extrait et adapté d'un article paru dans *New Zealand Wings* de décembre 1975 et janvier 1976.

[3] À cela s'ajoute l'indisponibilité du NZ2410 endommagé à l'atterrissage et du NZ2408 touché par un obus de 20 mm tiré par un Vampire dont le pilote visait la cible remorquée par le Mustang... ce qui aurait constitué l'une des rares victoires aériennes du Vampire avec un peu plus de « chance » [NDLR].

"SERIAL KILLER" CALDWELL

Jim Grant



« Quel est le c... qui s'est fait descendre ? » hurle le *Hauptmann* Gerhard Homuth, *Kommandeur* du I/JG 27, en apercevant un des Bf 109 descendre en vrille, suivi d'un long panache de fumée. Ce... maladroit, c'est le *Leutnant* « Fifi » *Stahlschmidt*, qui trop concentré sur la formation anglaise qu'il vient d'apercevoir, s'est laissé distancer. L'un des Kittyhawk a grimpé en chandelle, presque à la verticale, et ouvert le feu sur lui. Une brève rafale a suffi. *Stahlschmidt* rentrera au terrain à pied dans la soirée, encore très impressionné par la manière dont il a été abattu. Jusqu'alors, il pensait que seul Jochen Marseille était capable d'une telle manœuvre. Il ignore qu'en ce 21 février 1942, il est tombé victime d'un pilote australien d'exception que ses camarades surnomment « Killer » – le tueur.

Clive Caldwell est l'incarnation des « guerriers d'un jour » de Shakespeare, incorporant la RAAF dans le seul but de se battre et démissionnant en refusant une promotion après la cessation des hostilités. Avec 27 victoires et demie à son palmarès, il est le plus grand as australien et s'il n'avait pas été renvoyé en Australie en 1942 pour des raisons politiques, il n'en serait assurément pas resté là, car la fin des raids japonais sur Darwin le priva d'occasions pour gonfler son score personnel.

Clive Robertson Caldwell est né le 28 juillet 1910 à Albion Park (New South Wales [NSW] - Nouvelles Galles du Sud). Sur le plan des études, il se révèle dans la moyenne, mais sur le plan sportif, il émerge au-dessus du lot. Il participe à de nombreuses compétitions sportives, jusqu'au niveau national, et bat le record des NSW au 440 yards haies en 1931. Il joue aussi au golf et prend aussi part à des matches de boxe professionnels sous un nom d'emprunt. En 1938, il apprend à piloter à l'aéro-club des NSW et effectue son premier vol en solo après seulement 3 heures et demie. Comme il ne roule pas sur l'or, il ne peut que doubler son capital d'heures de vol avant le mois de septembre 1939.

Apprenant que la guerre est déclarée, Caldwell se rend au bureau de recrutement de la RAAF... le 4 septembre. Il a presque 30 ans, soit deux de trop pour devenir navigant, alors il trafique son acte de naissance pour se rajeunir de trois ans ! Il est incorporé en février 1940, mais quand il se rend compte que les hommes de sa promotion sont destinés

à devenir instructeurs, il réussit à rompre son engagement et à être incorporé au N° 1 *Course Empire Air Training Scheme* le 25 avril. À cette époque, les recrues du programme impérial d'entraînement aérien sont destinées à la RAF. C'est au cours de son passage à l'EATS qu'il mesure l'hostilité que nourrissent les aviateurs de carrière envers les jeunes recrues comme lui à qui l'on offre la chance d'aller se battre, alors qu'eux sont contraints de demeurer instructeurs. Caldwell termine son cycle de formation à la N° 2 *Service Flying Training School* de Wagga Wagga en janvier 1941 et en sort avec le grade de *Pilot Officer*.

Caldwell souhaiterait aller en Grande-Bretagne, un endroit rêvé pour devenir pilote de chasse, mais il part pour l'Égypte et rejoint le N° 250 *Squadron* le 5 mai 1941. Cette unité a reçu les premiers Curtiss Tomahawk livrés sur ce théâtre d'opérations et a connu de graves problèmes lors de sa transformation : rupture des jambes de train et perte de verrières en vol, incidents dus à des défauts de fabrication aggravés par l'absence de documentation technique. L'escadrille prend part à la campagne de Syrie, mais Caldwell n'a pas l'occasion d'en découdre avec les aviateurs français. Bien que réalisant plusieurs missions, il semble toujours être au mauvais endroit au mauvais moment.

Le N° 250 *Squadron* revient ensuite en Afrique, à Sidi Haneish, pour participer à l'opération « Battleaxe », où il est d'abord engagé dans des missions de mitraillage au sol. Quelques combats aériens ont bien lieu, mais Caldwell doit attendre sa 24^{ème} mission de guerre pour engranger son

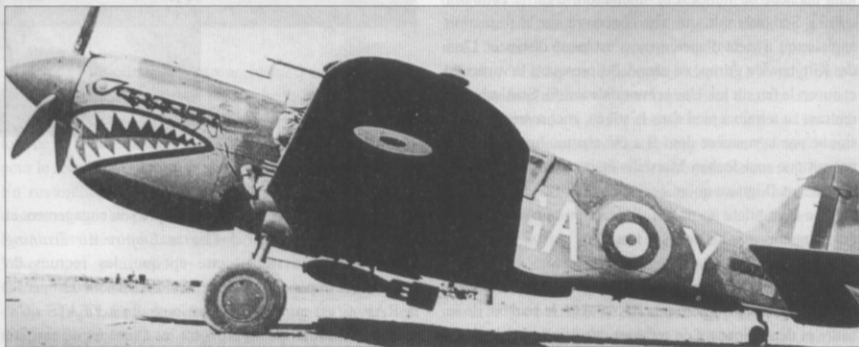
premier succès. Le 26 juin 1941, pilotant le AK419 au cours d'une escorte de Blenheim au-dessus de Gazala, il est attaqué avec ses coéquipiers par une trentaine de Bf 109. Dans la mêlée, il tire 109 à bout portant et le descend. Le pilote, le *Leutnant* Heinz Schmidt du I/JG 27 est tué.

Quatre jours plus tard, alors qu'ils escortent une colonne se dirigeant vers Tobrouk, neuf Tomahawk de l'escadrille rencontrent une puissante formation allemande comportant une cinquantaine de Ju 87, Bf 109, Bf 110 et Fiat G.50 en route pour attaquer un convoi naval allié. Caldwell abat deux Ju 87 et un Bf 110 (ce dernier en collaboration avec le *Sergeant* Whittle) qui s'abattent près des navires : « *Descendu à environ 2 000 pieds, j'ai attaqué un Ju 87 qui volait au-dessus de nous parce qu'il effectuait sa ressource après son bombardement; il a commencé à fumer et, rapidement, il a pris feu, s'écrasant en flammes dans la mer. J'ai alors attaqué un autre Ju 87 alors qu'il virait en direction de sa cible. Après deux rafales, j'ai vu de la fumée sortir puis il a pris feu et piqué dans la mer à cinq cents mètres du premier.* »

En juillet et août, il reçoit le crédit d'une victoire et demie confirmée, d'une probable et de endommagés et le 29 août, il passe le plus sale moment de son existence. Il est attaqué

par deux Bf 109 du I/JG 27 à bord du Tomahawk II AK493. Il raconte lui-même la suite :

« *Vers 19h05, alors que je servais de voltigeur en protection de ma formation, j'ai été attaqué par deux Me 109 apparemment de manière simultanée, un arrivant par l'arrière, l'autre par le côté gauche. Les projectiles de celui de derrière ont endommagé l'empennage, le fuselage et l'aile droite, l'aileron droit a été démolí, un obus a laissé un gros trou dans le bord de fuite et le volet et une quantité d'éclats ont transpercé le capot et le côté de l'habitacle, quelques-uns me pénétrant dans la jambe et le côté droit. Le tir du côté gauche, apparemment avec correction maximale, a endommagé le fuselage, de petits éclats de verre m'ont sauté au visage, mon casque et mes lunettes se sont retrouvés de guingois sur ma tête. L'avion est parti en abattée. En sortant de la vrille, j'ai subi le voile noir en redressant et quand j'ai recouvert mes sens, j'ai découvert des flammes dans l'habitacle. Après avoir retiré la goupille des harnais de sécurité, j'ai pris de l'altitude pour abandonner l'avion, lorsque l'incendie, manifestement causé par une fuite d'huile et non d'essence comme je l'avais cru, s'est éteint. J'ai décidé de rester à bord et de tenter un atterrissage forcé.* »



À bord de ce Kittyhawk Mk. IA (AK772), Caldwell a abattu un Bf 109F le 11 mars 1942. (Collection de l'auteur)

Mais il va faire mieux ! Il remonte au combat et s'offre un Bf 109 avant de réussir un atterrissage normal, malgré un pneu crevé ! Caldwell est sérieusement touché : de nombreuses blessures causées par des balles et des éclats dans le dos, le cou et dans une jambe, ainsi que des éclats de perspex incrustés dans le visage. Le *Leutnant* Werner Schroer revendiquera la victoire.

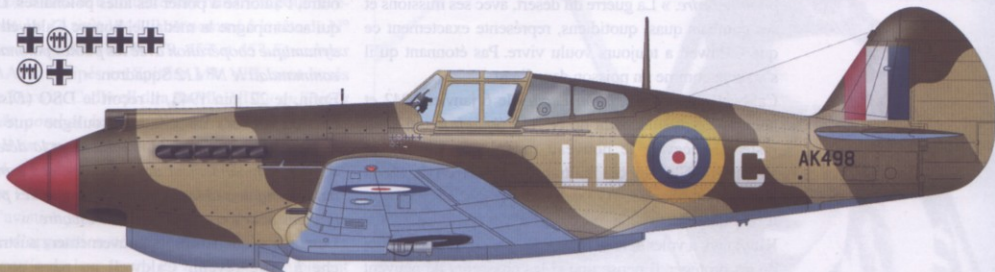
Caldwell est de retour au *Squadron* trois jours plus tard. Son agressivité et son sens du commandement au combat lui valent d'être promu *Flight Lieutenant* et de prendre un *Flight* en charge. Il ajoute quatre nouvelles victoires confirmées entre septembre et novembre, abattant même l'as allemand Wolfgang Lippert, *Kommandeur* du II/JG 27, qu'il oblige à sauter en parachute le 23 novembre. Son saut lui sera fatal; ayant heurté l'empennage avec les jambes, il mourra des suites opératoires d'une gangrène mal traitée.

Le 5 décembre 1941, il réussit un autre exploit : cinq victoires dans une même sortie. Ce jour-là, les N° 112 et 250 *Squadrons* tombent sur une formation composée d'une trentaine de Ju 87 escortés par un nombre équivalent de Fiat G.50, de Macchi MC.200 et de Bf 109.

Caldwell s'en prend aux bombardiers en piqué et en descend cinq à la suite, à chaque fois en gâchant un minimum de munitions.

« *Le 250 Squadron s'est mis en file indienne derrière moi, alors que le 112 Squadron engageait les chasseurs ennemis. Nous avons attaqué les Ju 87 de trois-quarts arrière. À 300 mètres, j'ai ouvert le feu avec toutes mes armes sur le chef de l'une des trois sections de queue, avec trop de correction et j'ai touché les n° 2 et n° 3 dont un a pris feu instantanément, le second tombant en fumant puis prenant feu à son tour après avoir perdu environ 1 000 pieds d'altitude. J'ai ensuite attaqué le leader de la section de queue par dessus et derrière à très courte distance.* »

Il en détruit deux autres de la même manière, soit cinq en tout sur les 31 abattus ce jour-là. Il reçoit la DFC and Bar le lendemain de Noël. Au cours des huit mois passés dans le désert nord-africain, il a remporté 16 victoires confirmées, deux en participation et cinq probables, plus 17 endommagés. Son chef direct note dans son carnet de vol qu'il est « *un pilote de chasse exceptionnel dont le commandement et l'habileté au combat ont été de tout*

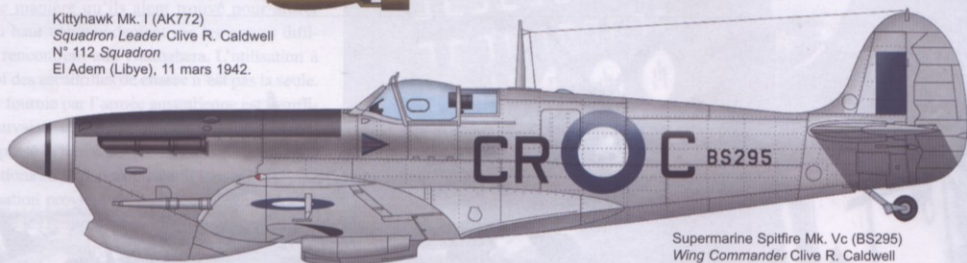


The Grim Jester

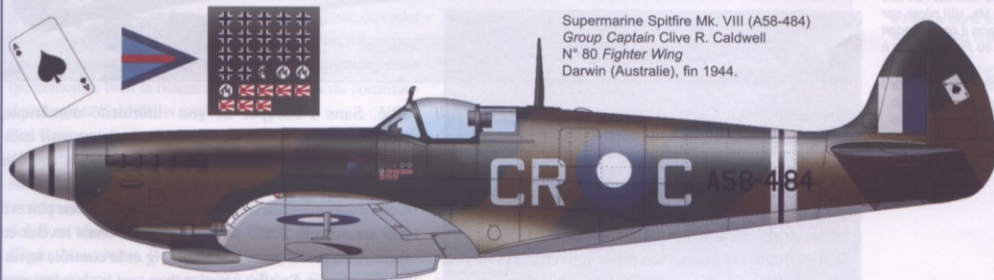
Tomahawk Mk. IIB (AK498)
Flight Lieutenant Clive R. Caldwell
N° 250 Squadron
Sidi-Barrani (Égypte), 5 décembre 1941



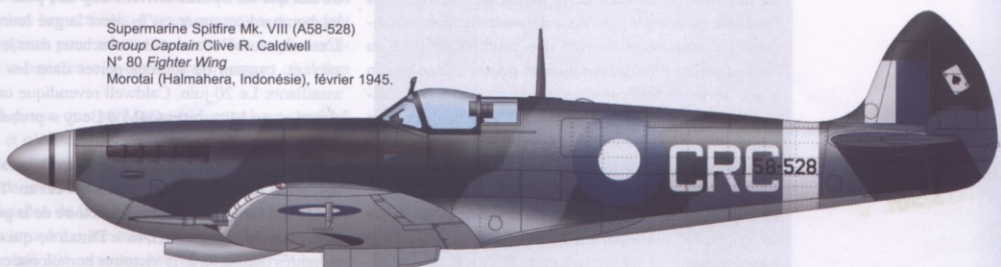
Kittyhawk Mk. I (AK772)
Squadron Leader Clive R. Caldwell
N° 112 Squadron
El Adem (Libye), 11 mars 1942.



Supermarine Spitfire Mk. Vc (BS295)
Wing Commander Clive R. Caldwell
N° 1 Fighter Wing
Darwin (Australie), 2 mai 1943.



Supermarine Spitfire Mk. VIII (A58-484)
Group Captain Clive R. Caldwell
N° 80 Fighter Wing
Darwin (Australie), fin 1944.



Supermarine Spitfire Mk. VIII (A58-528)
Group Captain Clive R. Caldwell
N° 80 Fighter Wing
Morotai (Halmahera, Indonésie), février 1945.

premier ordre. » La guerre du désert, avec ses missions et ses combats quasi quotidiens, représente exactement ce que Caldwell a toujours voulu vivre. Pas étonnant qu'il s'y sente comme un poisson dans l'eau.

Caldwell devient *Squadron Leader* le 6 janvier 1942 et prend le commandement du N° 112 *Squadron* qui vient juste de recevoir le nouveau modèle de Curtiss, le Kittyhawk. C'est lui qui fait transformer le Kittyhawk en chasseur-bombardier. Il se rend compte que les Blenheim n'ont que de faibles résultats et qu'ils obligent les Kittyhawk à voler si lentement qu'il est difficile à ceux-ci de les protéger. Il pense que si les chasseurs ne peuvent pas transporter la même charge de bombe, ils peuvent viser avec plus de précision et être ensuite parfaitement capables de se défendre seuls. Les premiers essais qu'il fait entreprendre montrent que le Kittyhawk fait un excellent bombardier en piqué. Le N° 112 *Squadron* commence aussitôt ses missions offensives et, progressivement, les escadrilles de Kittyhawk supplantent les Blenheim dans cette tâche.

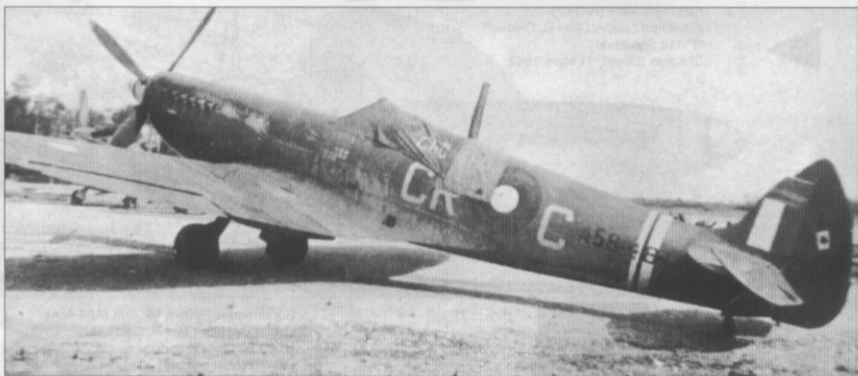
De nombreux Polonais servent dans cette unité et, début 1942, Caldwell est décoré de la *Kryz Walecznych*, la Croix du courage, par le général Sikorski, commandant-en-chef des forces aériennes polonaises libres, qui, en

outre, l'autorise à porter les ailes polonaises. La citation, qui accompagne la médaille, honore Caldwell « pour sa dynamique coopération avec les pilotes polonais quand il commandait le N° 112 Squadron. »

Enfin, le 22 juin 1943, il reçoit le DSO (*Distinguished Service Order*). La citation souligne que « par sa confiance, son sang-froid, l'habileté et la détermination de son commandement dans les airs, et l'esprit offensif qui l'a toujours animé, il est un exemple des plus remarquables pour tous les pilotes de l'escadre. »

Depuis quelque temps, le gouvernement australien cherche à faire revenir Caldwell au pays pour le faire participer à la guerre contre le Japon. Au milieu de l'année 1942, alors que Caldwell s'appête à prendre le commandement d'un *Wing* de Spitfire, il parvient à ses fins. Caldwell gagne l'Angleterre, où il est brièvement affecté au *Wing* de Kenley, avant de rentrer en Australie, via les États-Unis, où il rend visite à l'usine Curtiss à Buffalo.

À son arrivée en Australie, il passe un moment à la N° 2 *Operational Training Unit* à Mildura pour s'accoutumer aux pratiques de la RAAF et faire partager en échange un peu de son expérience aux jeunes recrues, avant de prendre le commandement du N° 1 *Fighter Wing* le 26



Le A58-484 est l'un des Spitfire Mk. VIII piloté par Caldwell quand il commandait le N° 80 *Fighter Wing* à Darwin.
(Collection de l'auteur)

novembre 1942. Cette escadre, surnommée *Churchill Wing*, regroupe les N° 54 RAF, 452 et 457 (RAAF) *Squadrons*, équipés en Spitfire Mk. Vc. Le 1^{er} janvier 1943, il est promu *Wing Commander*. L'escadre fait mouvement dans le Northern Territory le 15 janvier 1943 et les trois escadrilles s'installent respectivement à Drwin, Strauss et Livingston. Elles sont chargées de fournir une défense efficace de la région de Darwin, mais l'escadre ne compte que six pilotes réellement expérimentés et une trentaine avec une petite expérience du combat aérien. Plus de la moitié des pilotes a donc besoin d'une sérieuse formation avant de penser à un quelconque engagement en combat. Il faut près de deux mois pour que les trois escadrilles soient enfin opérationnelles et ce n'est pas avant le 2 mars 1943 que le *Wing* peut exécuter sa première vraie mission de guerre.

Ce jour-là, deux avions japonais tombent sous les balles du Spit BS295 piloté par Caldwell, quand celui-ci et cinq équipiers tombent sur six Nakajima B5N « Kate » escortés par douze « Zéro » en train de bombardier un convoi

allié. Sans s'occuper de son infériorité numérique, Caldwell passe à l'attaque dans son style agressif habituel, repoussant les avions ennemis, non sans en avoir envoyé deux au bain.

Cette mission est suivie par une période de calme plat et il faut attendre le 2 mai pour voir les Japonais revenir en force. Une mésentente entre le *Wing* et le contrôle terrestre fait que les Spitfire arrivent trop tard pour intercepter les bombardiers avant qu'ils aient largué leurs bombes. L'escadre aura l'occasion de se racheter dans les mois qui suivent, causant de lourdes pertes dans les rangs des assaillants. Le 20 juin, Caldwell revendique un « Zéro » abattu et un Mitsubishi G4M « Betty » probable, suivis par un autre « Zéro » confirmé le 30.

Après le 6 juillet, quand huit avions japonais sont abattus, les raids diminuent en intensité et en fréquence. Caldwell remporte sa dernière victoire de la guerre le 17 août : un Mitsubishi Ki.46 « Dinah », qui porte son palmarès définitif à 27,5 victoires homologuées.

Le 28 septembre 1943, il prend le commandement du N°

2 *Operational Unit* et il doit attendre huit mois pour revenir au front. Le 14 août 1944, il est nommé à la tête du N° 80 *Fighter Wing*, dont les N° 79, 452 et 457 *Squadrons* (tous RAAF), équipés en Spitfire Mk. VIII, sont basés autour de Darwin. Caldwell dira du Mk. VIII « qu'il était l'avion de combat le plus élégant que j'aie jamais piloté. » Il est promu au grade de *Group Captain* le 1^{er} août 1944.

En février 1945, le *Wing* est muté à Morotai, mais à cette époque l'aviation japonaise est devenue très discrète. En l'absence d'opposition aérienne, les Spitfire passent la majeure partie de leur temps en mitraillages, subissant comme on s'en doute de nombreuses pertes inutiles en pilotes hautement entraînés pour des résultats insignifiants. Il avait été envisagé que le *Wing* participerait à la reconquête des Philippines, mais en fait il est affecté au soutien des opérations dans les Indes Néerlandaises.

Caldwell, sans doute en forme de protestation, demande à revenir en Europe où se déroule encore une vraie guerre, mais sa mutation est refusée sous le motif qu'il doit commander le dispositif aérien de la RAAF lors des opérations contre Bornéo. Un incident, que l'on appelle la mutinerie de Morotai, se produit en avril 1945, quand Caldwell et sept autres officiers présentent leur démission, la seule manière qu'ils aient trouvée pour attirer l'attention du haut commandement sur les graves difficultés qu'ils rencontrent aux Halmahera. L'utilisation à contre-emploi des escadrilles de chasse n'est pas la seule. La nourriture fournie par l'armée australienne est insuffisante et mauvaise et de nombreux personnels ont largement dépassé la limite de quinze mois fixée pour les tours d'opérations en région tropicale. Il leur est expliqué que cette situation provient de problèmes administratifs pour acheminer les renforts, réponse qui ne fait qu'empirer la déception des hommes.

Peu de temps avant, Caldwell vient de refuser un poste de *Group Captain* de carrière dans la RAAF pour l'après-guerre. En deux ans et demi, il s'est hissé du grade de cadet de 2^{ème} classe à celui de colonel, une ascension fulgurante qui n'est pas unique dans les annales de l'aviation, mais qui démontre bien la détermination et le sens du commandement dont Caldwell a toujours fait preuve.

Peu de temps après la cessation des hostilités, la RAAF découvre que Caldwell importait des boissons alcoolisées à Morotai, qui étaient ensuite revendues aux soldats américains par son ordonnance avec un bénéfice substantiel. Il est traduit en cour martiale et rétrogradé au rang de *Flight Lieutenant*. Il fait en vain appel au gouverneur général et finit par quitter la RAAF le 6 février 1946. Il reprend alors ses activités d'avant-guerre en se rendant aux Philippines pour acheter et vendre des surplus militaires. Il se lance ensuite dans l'import-export où il fera fortune.

Caldwell pense que son score personnel est de 27,5 victoires et c'est ce chiffre qui est généralement retenu, bien qu'il y ait de nombreuses différences entre les rapports de combat, ses carnets de vol et les homologations officielles de la RAF en Cyrénaïque. Le palmarès donné en encadré a été établi à partir de ses carnets de vol. Il compte 396 missions pour un total de 674 heures de vol de guerre.



Palmarès de Clive « Killer » Caldwell

26.06.41	1	Bf 109	Capuzzo	250 Sqn	AK419
30.06.41	1	Bf 110	Tobrouk		AK346
	2	Ju 87	Tobrouk		id
07.07.41	1	G.50	Gazala		id
16.08.41	1/2	G.50	Au large		AK504
29.08.41	1	Bf 109F	Sidi Barani		AK493
27.09.41	1	Bf 109F	Buq Buq		AK324
22.11.41	1	Bf 109	Tobrouk		AK498
05.12.41	5	Ju 87	Capuzzo		id
22.12.41	1	Bf 109F	Barce		id
22.12.41	1	Bf 109E	Msus		id
21.02.42	1	Bf 109F	Martuba	112 Sqn	AK658
11.03.42	1	Bf 109F	Tobrouk		AK772
14.03.42	1	MC.202	Tobrouk		AK968
	1	Bf 109F	Tobrouk		id
23.04.42	1	Bf 109	Bir Hakeim		AK766
22.03.43	1	Zeke	Pt Charles	1 Wing	BS295
	1	Kate	Pt Charles		id
02.05.43	1	Zeke	Darwin		BS234
	1	Hamp	Darwin		BS295
20.06.43	1	Zeke	Darwin		id
30.06.43	1	Zeke	Batchelor		id
17.08.43	1	Dinah	Cap Fourcroy		LJ394

« Killer » dans son Spit VIII arborant son impressionnant palmarès. Il est l'un des rares pilotes alliés à avoir abattu des avions des trois grandes puissances de l'Axe. (Australian War Memorial - neg. P02056.003)



Le GC III/6 (1) sept. 1939 - juin 1940

Basé en temps de paix à Chartres, le GC III/6 est transféré à Villacoublay au moment de la mobilisation, puis à Betz-Bouillancy (près de Nanteuil-le-Haudouin). Il y reste deux mois sans apercevoir l'ennemi et s'installe à la mi-novembre à Wez-Thuisy, entre Reims et Mourmelon. Dans ce secteur, il entre enfin en contact avec la Luftwaffe le 23 novembre. Ce jour-là, le sergent-chef Le Gloan et le sous-lieutenant Martin abattent un Do 17P de la 5.(F)/122 à Bras-sur-Meuse au terme d'une course-poursuite au ras des arbres de plus de vingt minutes. Le 2 mars 1940, cette même patrouille revendique un autre Do 17P (de la 4.(F)/11), qui percute près de Bouzonville. Le 11 avril 1940, deux patrouilles interceptent et abattent un Do 17P de la 4.(F)/122 et un He 111H de la 3.(F)/121. Le premier est partagé avec un pilote du III/7 et deux du I/5.

Le GC III/6 termine la « Drôle de Guerre » à Chissey-sur-Loue. Et c'est donc sur ce terrain, situé près de Tavaux, et rattaché au groupement de chasse n° 24 (ZOAS), que le groupe va faire face à l'invasion allemande.

Dès le premier jour, il effectue 33 sorties et revendique deux victoires. Un Do 17 isolé est pris à partie à l'ouest de Dôle par deux patrouilles légères. Les quatre pilotes effectuent plusieurs passes, mais finalement celles du sergent-chef Boymont et du sergent Gauthier ont raison du bimoteur, que l'équipage évacue en parachute, et qui s'écrase à quelques kilomètres du terrain de Chissey à 07h50. Vers 15h30, cinq MS.406 attaquent en ordre dispersé une formation de dix He 111 et finissent par en descendre un en forêt d'Arbois. Mais, l'appareil du sergent Hardouin et celui de l'adjudant Goujon (les deux vainqueurs) ont été mis en flammes et les pilotes doivent sauter en parachute. Hardouin échappe de peu à la mort, tiré tout au long de sa descente par des soldats puis menacé par des civils excités. Malheureusement, les He 111

ont eu tout le loisir de lancer leurs bombes sur Dijon et sur le PC du groupement n° 24 où son commandant, le lieutenant-colonel Lamon, trouve la mort.

Le 11 mai est une autre grosse journée pour le III/6. En trente sorties, le groupe revendique deux victoires, mais deux autres Morane ont été abattus en flammes (lieutenant Martin et sous-lieutenant Colonge indemnes). Curieusement, alors que la bagarre bat son plein, le III/6 ne réalise que 26 sorties en tout au cours des deux jours suivants, sans contact avec l'ennemi.

Le 14 mai, ce sont 34 sorties qui sont exécutées, qui se soldent par trois victoires sûres, mais aussi par la disparition du sergent-chef Boymond. Celui-ci, qui a poursuivi seul la mission alors que son ailier a dû renoncer à la suite d'ennuis mécaniques, attaque trois He 111 au-dessus de Longvic. Le combat est suivi depuis la base et les témoins aperçoivent le Morane descendre en flammes et percuter le sol.

Une certaine accalmie règne pendant les jours qui suivent, le III/6 se trouvant quelque peu excentré par rapport à la zone la plus intense des combats aériens. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il reçoit, le 20 mai, l'ordre de gagner Coulommiers, en région parisienne. Malheureusement, rien ni personne ne les y attendent, pas même la compagnie de l'Air déjà confortablement installée et qui confond guerre et congés payés. Les Morane sont dans un état pitoyable et, sur les 10 appareils de la 6^{ème} escadrille, pas moins de 6 sont hors d'état de combattre.

Le 21 mai, le III/6 est engagé dans sa totalité, avec 9 D.520 du I/3, pour une protection des troupes françaises amorçant une contre-attaque du côté de Cambrai et Le Catelet. Les Morane sont attaqués par 6 Bf 109 et 3 Bf 110 et la couche de nuages empêche les Dewoitine de se rendre compte de l'engagement qui s'ensuit. Les Morane rentrent au terrain en ordre dispersé, sauf deux. Le sous-lieutenant Salaün, tombé

dans les lignes ennemies, a été fait prisonnier et le sergent Thiroux de Gerviller a été tué. Un troisième pilote, le sous-lieutenant Cavaroz, a été grièvement blessé.

Le 24 mai, le III/6 fournit une patrouille triple basse (3 000 m) à un dispositif composé d'une patrouille triple moyenne (4 500 m) du GC III/3 et une triple haute (6 000 m) du GC II/3, en protection d'une expédition de bombardement dans le secteur d'Arras. Tandis que les Morane du III/6 engagent une formation de Do 17, le III/3 est aux prises à une nuée de Bf 110. C'est alors que les D.520 du II/3 plongent à leur tour dans la mêlée. Privé de sa couverture haute, le III/6 est coiffé par un groupe de Bf 109, qui abattent en quelques secondes le commandant Castanier (†) et son ailier, le sous-lieutenant Colonge (fait prisonnier). Le capitaine Stehlin, arrivé le 12 mai au groupe comme adjoint, prend le commandement du III/6.

Le 25 mai, la patrouille d'alerte (sous-lieutenant Villemin et sergent Maigret) attaquent un Do 17 qu'elle descend au nord de Vézaponin. Mais la bagarre a été rude : Villemin doit se poser sur le ventre et a juste le temps de sauter hors de son avion qui prend feu et le sergent Maigret ne rentre pas, tué sur le coup par une balle du mitrailleur du Dornier. Dans la soirée, le potentiel du III/6 s'élève à... 5 Morane disponibles ! Il est réduit un peu plus le lendemain en début d'après-midi par une trentaine de He 111 qui détruit un MS.406 et en endommage trois autres, considérés comme irréparables.

À bout de souffle, le III/6 est replié le 31 mai sur Le Luc pour, selon la rumeur, y être transformé sur D.520. Au cours de la première partie de la campagne, il a réalisé 96 missions de guerre, totalisant 324 sorties. Bien que l'Italie n'ait pas encore déclaré la guerre à la France, la menace allemande pèse sur la Provence. Le groupement de chasse n° 24 (colonel de Turenne) donne aussitôt l'arrivée du groupe l'ordre de maintenir une patrouille de 10 Morane sur le terrain de Valence. Ce détachement tente vainement de s'opposer à plusieurs expéditions de bombardiers allemands venus attaquer Marseille, Toulon et Berre.

Alors que le personnel attend l'arrivée des Dewoitine, le potentiel en Morane est renforcé. Enfin, le 7 juin, les premiers pilotes partent à Toulouse se familiariser avec le nouveau chasseur. Deux jours plus tard commencent les convoys des Morane 406 au parc de Toulouse et le 10 juin les capitaines Stehlin, Bernache-Assolant et Jacobi et l'adjudant Le Gloan atterrissent avec leur D.520 flambant neuf sur la piste du Luc. Les derniers, portant la dotation à 27 appareils, arriveront le 16 juin. Mais, entre-temps, il s'est passé bien des choses...

Le 10 juin, l'Italie déclare officiellement la guerre à la France. Les premiers jours sont relativement calmes et, seuls, quelques avions italiens sont aperçus le 12 au-dessus d'Antibes et de St-Tropez.

Le 13, le rythme s'accroît. À 10h55, la patrouille adjudant Le Gloan, lieutenant Martin et adjudant Goujon repère plusieurs petites formations de Fiat BR.20 au-dessus de Hyères. Pendant qu'une patrouille de l'escadrille AC3 de l'Aéronautique navale s'en prend à un groupe, les Dewoitine foncent sur quatre bombardiers. Le Gloan et Goujon concentrent leur attaque sur l'ailier droit (les armes de Martin sont victimes d'une panne). Il prend feu à la deuxième passe et s'abat vers Agay. Les deux Français



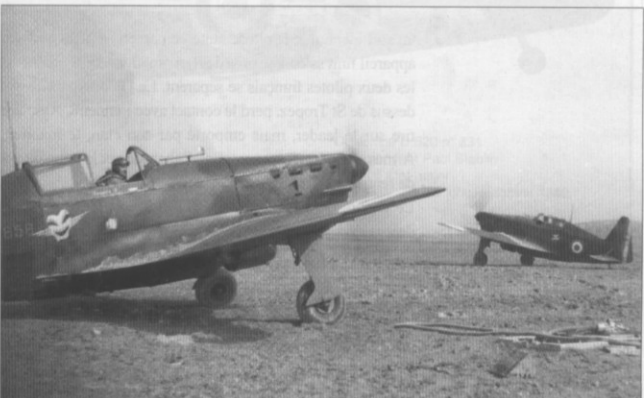
poursuivent alors les bimoteurs qui cherchent refuge dans les nuages, isolant l'un des trois. Ayant épuisé leurs obus, ils l'endommagent fortement à la mitrailleuse. Un aviateur italien saute du BR.20, qui, désarmé, finit par s'abîmer en mer à l'est du cap Camarat.

Le 14 juin, le III/6 protège une escadre de croiseurs français qui bombarde en représailles les ports de Genes et de Vado. Le 15 juin, vers 11h40, le centre de renseignements de Toulon signale que de nombreux avions franchissent la frontière en direction du sud-ouest. Cinq minutes plus tard, l'adjudant Le Gloan décolle en compagnie des capitaines Jacobi et Bernache-Assolant (à signaler que son D.520 n° 277 étant indisponible, Le Gloan a pris l'air dans un avion de remplacement). À la verticale de St Raphaël, la patrouille reçoit l'ordre de se porter sur St Tropez, mais elle doit se passer des services de Jacobi, en délicatesse avec son moteur. Les deux pilotes aperçoivent alors une formation de 12 Fiat CR.42 volant en ligne droite, en un « V » très allongé.

Il est pile midi quand Le Gloan et Assolant engagent la dernière patrouille par l'arrière et dans l'axe. Apparemment, ils n'ont pas été repérés. Assolant ouvre le feu sur l'ailier gauche qui décroche instantanément en flammes et va s'écraser à Beauvallon. Le Gloan vise l'ailier droit qui subit

De retour d'une mission sans contact avec l'ennemi, le 11 mai à 11h45, le sergent Mertzen termine son atterrissage à Dijon en pylône. Le MS.406 n° 143 ne sera pas réparé, faute de temps. (Archives Aéro-Journal)

Départ d'une patrouille simple à Wez-Thuisy, début 1940. Au premier plan, le sergent-chef Alain Le Guennec à bord de son MS.406 n° 658, baptisé « Vampire II ». (Archives Aéro-Journal)



Le GC III /6

MATÉRIEL

Morane 406	-	16.06.40
Dewoitine D.520	08.06.40	- 06.43
P-39N	05.43	- 08.44
P-39Q	01.45	- 01.45
P-47D	08.12.44	-

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cne de Place	-	07.12.39
Cdt Castanier	08.12.39	- 24.05.40
Cne (cdt) Stehlin	25.05.40	- 14.10.40
Cdt de Rivals-Mazères	15.10.40	- 19.12.40
Cdt Geille	20.12.40	- 15.09.41
Cdt de Rivals-Mazères	16.09.41	- 14.11.41
Cne Naudy	15.11.41	- 31.12.41
Cdt Destailac	01.01.42	- 11.07.43
Cdt Viguié	12.07.43	- 16.10.43
Cdt Labit	17.10.43	- 07.03.44
Cdt Clausse	08.03.44	-

Commandant 5^{ème} (ou 1^{ère}) escadrille

Lt (Cne) Jacobi	-	12.06.41
Cne Sautier	13.06.41	- 11.42
Cne Martin	11.42	- 07.01.44
Cne Rupied	08.01.44	-

Commandant 6^{ème} (ou 2^{ème}) escadrille

Lt (Cne) Guerrier	-	02.03.41
Lt Richard	03.03.41	- 25.05.43
Lt Thierry	26.05.43	- 28.08.43
Lt Boillot	29.08.43	- 18.01.44
Cne Demoulin	19.01.44	- 21.11.44
Cne Gataré	22.11.44	-

Commandant 3^{ème} escadrille

Lt Le Gloan	29.06.43	- 31.07.43
Lt Le Gloan	13.08.43	- 14.09.43

VICTOIRES

Drôle de Guerre	: 2 1/3
Mai-juin 1940	: 13 1/3
Période armistice	: 22
Forces aériennes françaises	: 3

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus : 13
(S/C Boymont, 14.05.40 - Sgt Thiroux de Gerviller, 21.05.40 - Cdt Castanier, 24.05.40 - Sgt Maigret, 25.05.40 - S/C Ravily, 08.06.41 - S/Lt Rivory, 09.06.41 - Cne Jacobi, 12.06.41 - Lt Boiries, Sgt Pimont, 18.06.41 - Lt Salaün, 18.05.42 - Cne Demoulin, 21.11.44, S/Lt Lecloué, 17.02.45 - Asp Dhumes, 05.01.45)

Prisonniers

: 3
(S/Lt Salaün, 21.05.40 - S/Lt Colonge, 24.05.40 - Lt Martin, 08.06.41)

TERRAINS

28.08.39	Villacoublay
04.09.39	Betz
15.11.39	Wez
30.04.40	Chissey
20.05.40	Coulommiers
31.05.40	Le Luc
18.06.40	Perpignan-La Salanque
20.06.40	Alger-Maison Blanche
24.06.40	Constantine
12.07.40	Alger-Maison Blanche
28.10.40	Casablanca
21.01.41	Alger-Maison Blanche
27.05.41	Rayack
28.06.41	Alep-Nerab
07.07.41	Mousslimiyé
16.07.41	Alger-Maison Blanche
10.11.42	Ouad Smar
21.01.43	Ain Sefra
19.06.43	Port-Say
03.08.43	Lapasset
25.04.44	Djiddelli-Taher
25.08.44	Bône-Les Salines
02.09.44	Salon-de-Provence
12.10.44	Istres-Le Vallon
28.03.45	Luxeuil-les-Bains
13.04.45	Bordeaux-Mérignac
19.04.45	Luxeuil-les-Bains
29.04.45	Strasbourg-Entzheim

VICTOIRES

23.11.39	Lt Martin	Do 17	Verdun
	A/C Le Gloan		
02.03.40	Lt Martin	Do 17	Bouzonville
	A/C Le Gloan		
11.04.40	S/C Boymont	Do 17	Reims
	S/Lt Steunou		
	Un pilote III/7		
	Deux pilotes I/5		
	S/Lt Villemin	He 111	Clairefontaine
	Sgt Pimont		
	Sgt Maigret		
10.05.40	S/C Boymont	Do 17	Port-Lesney
	Sgt Gauthier		
	Adj Goujon	He 111	Forêt d'Arbois
	Sgt Hardouin		
11.05.40	Lt Legrand	He 111	Pirey
	A/C Le Gloan		
	S/Lt Cavaroz		
	S/Lt Salaün		
	Sgt Gabard		
	S/C Le Guennec		
	Sgt de Gerviller		
	Patrouille II/7		
	Lt Martin	He 111	Etuz
	Lt Colonge		
	Adj Goujon		

14.05.40	S/Lt Kawnik	He 111	Preigney
	S/Lt Steunou	He 111	Fougerolles
	A/C Le Gloan		
	Sgt de Gerviller		
	Sgt Trinel		
25.05.40	S/Lt Villemin	Do 17	Vézaponin
	Sgt Maigret		
13.06.40	A/C Le Gloan	BR.20	Agay
	Adj Goujon		
	A/C Le Gloan	BR.20	Cap Camarat
	Adj Goujon		
15.06.40	A/C Le Gloan	CR.42	Beauvallon
	Cne Bernache-Assolant		
	A/C Le Gloan	CR.42	Ramatuelle
	Cne Bernache-Assolant		
	A/C Le Gloan	CR.42	St-Amée
	A/C Le Gloan	CR.42	Les Thermes
	A/C Le Gloan	BR.20	Moulin Rouge
08.06.41	S/Lt Le Gloan	Hurri.	Damas
	Cne Richard	Hurri.	Saïda
	S/Lt Rivory		
	Sgt Michaux		
	Lt Steunou	Hurri.	Saïda
	Lt Boiries		
	S/Lt Salgé		
09.06.41	S/Lt Le Gloan	Hurri.	Saïda
	S/Lt Le Gloan	Hurri.	Saïda
	Cne Richard	Hurri.	Saïda
	Sgt Michaux	Hurri.	Saïda
	S/Lt Rivory	Hurri.	Saïda
13.06.41	Cne Richard	Maryl.	Zahlé
15.06.41	S/Lt Le Gloan	Glad.	Ezraa
	Cne de Rivals	Glad.	Ezraa
	S/C Elminger	Glad.	Ezraa
	Sgt Mequet		
23.06.41	S/Lt Le Gloan	Hurri.	Rayack
	Cne Richard	Hurri.	Rayack
	S/C Mertzisen		
	S/C Coisneau		
	Lt Steunou	Hurri.	Rayack
	Lt Steunou	Hurri.	Rayack
	S/Lt Salgé		
	S/C Maccia		
	S/C Montrébot	Hurri.	Damour
	Sgt Coisneau		
	Cne Richard	P-40	Zahlé
03.07.41	Lt Legrand	Hurri.	Deir ez-Zor
	S/C Maccia		
	Sgt Ghesquière		
05.07.41	S/Lt Le Gloan	Hurri.	Deir ez-Zor
	S/C Mertzisen		
	S/Lt Le Gloan	Hurri.	Deir ez-Zor
	Cne Richard		
	S/C Loï		
08.05.42	Cne Richard	Fulmar	Guyotville
	Lt Salgé		
	S/C Farriol		
14.10.43	Adj Mertzisen	Do 17	Cap Tenès
	S/C Le Bras	Do 17	Cap Tenès
	Lt Sauvage	He 111	Cap Tenès

un sort identique; le pilote saute en parachute alors que son appareil finit sa course près de Ramatuelle. À ce moment-là, les deux pilotes français se séparent. Le Gloan, qui vire au-dessus de St Tropez, perd le contact avec l'ennemi. Assolant tire sur le leader, mais emporté par son élan, le manque. Armes enrayées, il est contraint d'abandonner la poursuite et de rentrer sur terrain.

Le Gloan, demeuré seul, aperçoit des éclats de DCA au-dessus de Hyères. Parvenu sur les lieux, il repère deux Fiat CR.42 faisant route vers l'est. Il ouvre le feu sur celui de droite qui tombe désemparé à la première rafale et va s'écraser près du cap Camarat. Pris à parti à son tour par huit chasseurs ennemis, il se dégage en piquant. Le Gloan est alors rappelé par radio au terrain que des chasseurs italiens sont en train d'attaquer. Arrivé au-dessus du Luc, il repère deux CR.42 qui mitraillent la piste. Il en abat un d'une

courte rafale d'obus à la ferme des Thermes, non loin du Cannet-des-Maures. Il reprend alors de l'altitude pour maintenir la couverture du terrain et aperçoit un BR.20 isolé, probablement en train de photographier le résultat des attaques. Grimpant jusqu'à 4 000 mètres pleins gaz, il le rattrape et épuise ses dernières munitions. Au terme de la cinquième passe, le bimoteur part en abâtée et vient s'écraser à la ferme du Moulin-Rouge.

Cinq victoires en une sortie, cet exploit vaut à Le Gloan la visite immédiate du colonel Fonck, alors à l'inspection de la chasse, mais aussi sa nomination au grade de sous-lieutenant.

Après quelques sorties dans le ciel de Provence, le III/6 s'envole pour l'Afrique du Nord le 18 juin. De nouvelles aventures l'attendent, nous en reparlerons dans le prochain numéro.



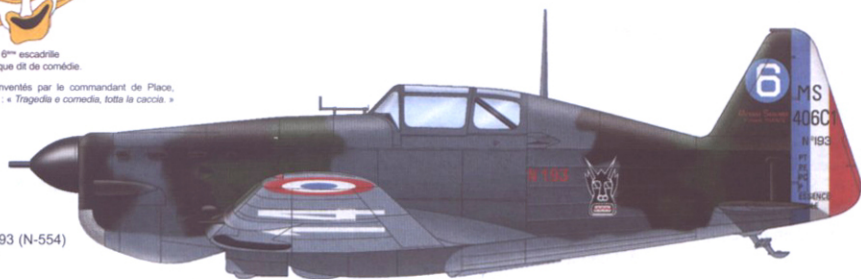
5^{ème} escadrille
masque dit de tragédie.



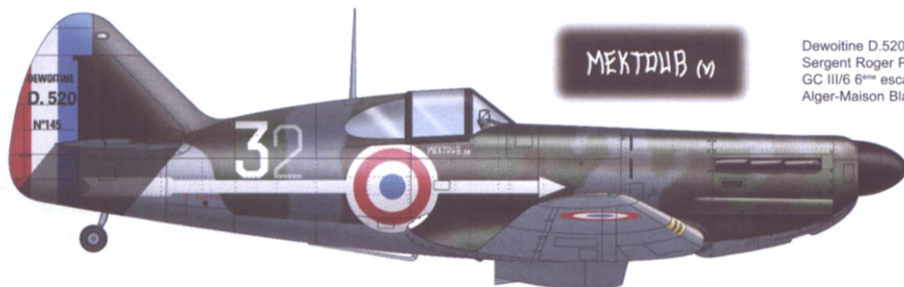
6^{ème} escadrille
masque dit de comédie.
Insignes inventés par le commandant de Place,
parce que : « Tragedia e comedia, tota la caccia »

La chasse française

Morane-Saulnier MS.406 n° 193 (N-554)
Sergent-chef Pierre Le Gloan
GC III/6 5^{ème} escadrille
Wez (51), novembre 1939.

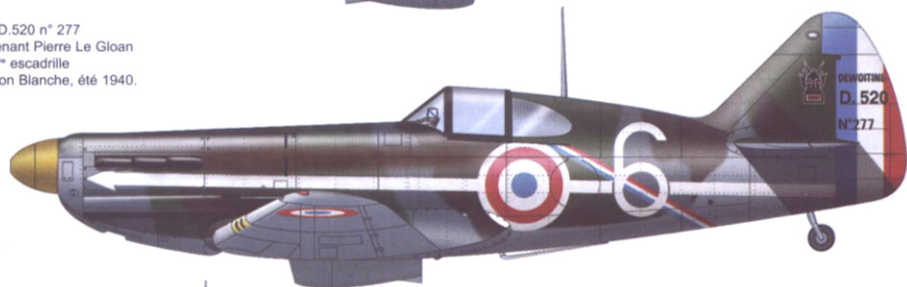


Morane-Saulnier MS.406 n° 658 (L-687)
Sergent-chef Alain Le Guennec
GC III/6 6^{ème} escadrille
Wez (51), début 1940.

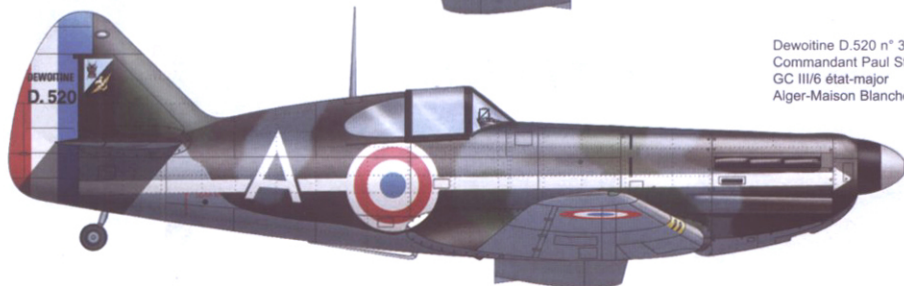


Dewoitine D.520 n° 145
Sergent Roger Pimont
GC III/6 6^{ème} escadrille
Alger-Maison Blanche, août 1940.

Dewoitine D.520 n° 277
Sous-lieutenant Pierre Le Gloan
GC III/6 5^{ème} escadrille
Alger-Maison Blanche, été 1940.



Dewoitine D.520 n° 331
Commandant Paul Stehlin
GC III/6 état-major
Alger-Maison Blanche, automne 1940.



LA CHASSE AU CONDOR

Le N° 802 Squadron, après avoir connu une croisière dramatique où il a été perdu dans le naufrage du HMS *Glorious* en juin 1940, est recréé en novembre de la même année. Il en profite pour changer de monture, passant du Sea Gladiator au tout nouveau Martlet Mk. I. Dans un premier temps, il n'est pas envisagé de faire du nouveau N° 802 Squadron une unité embarquée, mais à cette époque le Focke-Wulf 200 commence à faire des ravages dans l'Atlantique et une protection aérienne des convois devient nécessaire. Les plans sont vite changés et l'escadron se retrouve à bord du porte-avions d'escorte HMS *Audacity*, un ancien cargo allemand capturé, équipé d'un pont d'envol. C'est le premier bâtiment ainsi transformé en porte-avions d'escorte. Les pilotes commencent leur entraînement sur Martlet en juillet 1941 et le porte-avions d'escorte est bientôt envoyé en mission. Sa présence devient vite réconfortante pour les cargos alliés, car le 21 septembre 1941 un premier Fw 200 est abattu par les Sub-Lieutenants Patterson et Fletcher, suivi par un autre le 8 novembre abattu par le Sub-lieutenant « Winkle » Brown.

Le 19 décembre 1941, il aura la chance d'ajouter un autre Condor à son palmarès. Un peu plus tard, au cours de cette même journée, le Sub-Lieutenant Jimmy Sleight, un Sud-Africain attaque un autre Fw 200 :

« Un Condor a été signalé volant à très basse altitude. J'ai immédiatement décollé vers 11h30 accompagné par mon ailier, le Sub-Lieutenant Bertie Williams. Nous avons aperçu le « Kondor » volant à une quinzaine de miles du convoi [qui croisait à quelques à 600 miles à l'ouest de Bordeaux en direction de Gibraltar]. Nous l'avons pris en chasse alors qu'il prenait vraisemblablement le cap vers sa base. Cette chasse a duré plus longtemps que prévu à cause du faible différentiel de vitesse entre lui et nous. Il nous a fallu une bonne soixantaine de miles pour le rattraper et une qua-

rantaine supplémentaire pour l'abattre... à cause de l'enrayage de mes armes ! Les armes de nos avions ne sont enrayerées après la première rafale. Après de multiples tentatives, je n'ai réussi à réarmer qu'une seule mitrailleuse.

« Pendant ce temps, le « K » continuait à voler à 20 pieds au-dessus des flots en zigzagant. J'ai alors décidé de faire une attaque frontale. Il m'a fallu une vingtaine de miles supplémentaires pour me retrouver en bonne position. J'ai ouvert le feu à portée maximale pour contrer le cumul des vitesses qui devait approcher les 500 nœuds. Dix secondes plus tard, le « K » a pris feu et j'ai viré pour éviter l'avion, mais j'ai quand même ramassé un morceau de câble long de 8 mètres venant du « K » qui s'est pris dans ma crosse d'appontage. En fait, si le « K » n'avait pas amorcé une manœuvre d'évitement à la dernière seconde, je n'aurais pas pu éviter la collision. Tout de suite après, j'ai vu l'avion plonger dans l'eau et couler. Je n'ai pu apercevoir qu'un seul homme de l'équipage flotter sur une des ailes. »

C'est le quatrième Condor de la KG 40 revendiqué par le N° 802 Squadron au cours de cette croisière. Deux jours plus tard, l'*Audacity* est torpillé et coulé par le U-751 avec beaucoup de pertes en vie humaines. Jimmy Sleight sera l'un des rescapés. Mais lui et ses coéquipiers avaient démontré l'efficacité des porte-avions d'escorte.

Les mésaventures du N° 802 Squadron ne s'arrêteront pas là. Formé pour la troisième fois le 1^{er} février 1942, il disparaît à nouveau le 15 novembre de la même année lorsque le HMS *Avenger* est coulé par le U-155. Sans doute hésitante, l'Amirauté britannique attendra le... 1^{er} mai 1945 pour lui redonner vie !

Andrew Thomas

Grumman Martlet Mk. I (AM823)
N° 802 Squadron
HMS *Audacity*, 19 décembre 1941
Probablement piloté ce jour-là par le Sub-Lieutenant Jimmy Sleight.



REÇU 5 SUR 5

Un Boeing au-dessus de tout soupçon

Retour sur l'affaire de KAL007 (AJ n° 20) avec ce texte publié sur le site internet rotyfc.com, reprenant une interview de Vadim Kondrabaev, chef d'une équipe de plongeurs, réalisée par des journalistes d'Itoji en octobre 2001.

— Comment êtes-vous arrivé sur les lieux du crash ?
— Dans la nuit du 10 septembre 1983, alors que mes collègues et moi travaillions sur le Sprut en mer de Barents, un porte-avions nous a accostés. Ils nous ont dit que moi et 16 autres plongeurs devions nous rendre immédiatement à Kaspïy. En fait, nous avons atterri à Moscou, à l'aéroport de Chkalovskiy. Après avoir ravitaillé, notre avion de transport militaire a redécollé pour une destination inconnue. Nous avons atterri sur l'île de Sakhaline. De là, nous sommes partis en car pour Kholmok puis pour la base de plongée d'Arktikmormetgazrazvedka. Ils nous ont oubliées pendant plusieurs jours et ce ne fut qu'à la fin du mois de septembre qu'ils nous ont emmenés à bord du *Mikhail Mirchinko*, un navire de forage. Il y avait à bord toute une installation de plongée qui devait nous servir de quartiers pendant un bon mois.

— Saviez-vous ce que vous alliez faire ?
— Bien sûr que non. Ils ne nous avaient rien dit. Ce n'est qu'après avoir commencé notre entraînement dans la chambre de compression que nous avons découvert que nous allions plonger sur les lieux du crash du Boeing sud-coréen. Ils nous ont montré un vieux calendrier de poche tout écorné montrant une photo du Boeing avec des caractères coréens.

— Avez-vous commencé à plonger tout de suite ?
— Au début, ils ont immergé une caméra vidéo du *Mirchinko* et ils ont ensuite décidé d'utiliser une cloche de plongée dans laquelle un observateur regarderait à droite, un autre à gauche et un troisième et un quatrième vers le fond. Le troisième jour, nous avons découvert un amas de débris au fond. On nous a donné l'ordre de sortir de la cloche et de ramasser tous les débris. Ils étaient particulièrement intéressés par les pièces de radio, les restes de matériel, les documents et, plus généralement, tout ce qu'on pouvait ramasser. Tout était dans un panier avec des barreaux en métal soudé à la cloche.

— Avez-vous vu vous-même l'avion ?
— C'est difficile d'appeler cela un avion. Le plus gros débris ne dépassait pas un mètre carré. Bien qu'à bord, selon ce que l'on nous a dit, se trouvait un grand nombre de passagers, nous n'avons pas trouvé un seul corps, juste une main dans un gant noir qui avait été arrachée d'un bras. Le seul élément prouvant qu'il s'agissait d'un avion était une jambe du train d'atterrissage. On a trouvé beaucoup de choses, des tissus déchirés, des cosmétiques, des lecteurs de cassettes, des jouets, des cuillers, des fourchettes et un équipement de sauvetage avec le logo des KAL. Mais on n'a pas été capables d'expliquer certaines de nos découvertes. Par exemple, on a trouvé un poudrier tout neuf dans une boîte, mais le miroir était brisé comme si quelqu'un l'avait cassé exprès.

— Et avez-vous trouvé les boîtes noires ?
— Au cinquième jour, quelque part on a ramassé une bande magnétique. On a vu qu'elle sortait d'une espèce de boîte. On a raconté par radio ce qu'on avait trouvé et ce fut l'effervescence. On nous a donné l'ordre de remonter tout de suite la boîte. Par la suite, ils nous ont expliqué qu'on avait mis la main sur l'un des quatre enre-

gistres de vol. Soit dit en passant, quelque part dans les archives des services spéciaux doit se trouver le film qu'on a tourné. Depuis le début, on finissait tout ce qu'on faisait avec une caméra vidéo protégée dans un caisson étanche qu'on avait bricolé nous-mêmes. Mais, quel qu'un a dû vendre la mèche, parce qu'un jour on a convoqué tous les « cinéastes » dans une carée spéciale du bateau. Là, un civil très sérieux nous a demandé de lui remettre immédiatement toutes les cassettes et nous a interdit de continuer à filmer.

— Êtes-vous certain que vous avez travaillé sur le Boeing ?

— Ça m'est encore difficile à croire aujourd'hui pour la simple raison qu'on aurait dû trouver trace des personnes qui étaient à bord. Nous avons travaillé cinq heures par jour et nous n'avons pas trouvé une seule valise, pas même une poignée. Les gens voyaient quand même avec des bagages, non ? Soit on nous a fait travailler sur une épave qui avait été déjà passée au crible par les services spéciaux, soit il n'y avait personne à bord et la cabine avait été bourrée de cochonneries.

— Vous n'écarterez pas l'hypothèse que des plongeurs des services spéciaux aient pu passer avant vous ?

— Il est tout à fait possible que des sous-marins de poche avec des plongeurs militaires aient pu se rendre sur le site avant nous pour tout récupérer et épargner les débris là où ça les arrangeait et nous aient appelés ensuite pour qu'on serve de couverture. Vous savez, les Japonais et les Américains étaient alors à la recherche de l'avion. Ces derniers écoutaient même nos conversations sous l'eau à l'aide de bouées spéciales lancées d'hélicoptères et de navires de guerre qui sillonnaient le coin. En conséquence, nos supérieurs ne cessaient de nous répéter de ne pas bavarder sous l'eau. Pendant qu'on se reposait, nos militaires ont réussi à se débarrasser des navires américains en ayant recours à la ruse. Ils fabriquaient une sorte de « boîte noire » et la déposèrent à 600 m de profondeur à plusieurs kilomètres du *Mirchinko*. Ils envoyèrent des navires de guerre et des chalutiers dans les parages en simulateur. On a entendu à la radio que les Américains annonçaient au monde entier qu'ils avaient découvert le Boeing. Des hélicoptères sont arrivés sur leurs porte-avions transportant des journalistes et des sénateurs, un hélicoptère s'est même écrasé en mer.

— Mais alors, où se trouveraient les corps des passagers ?

— J'ai longtemps réfléchi à cette question. Vous savez, même si des chalutiers ont été utilisés pour recueillir les restes humains, après un mois il était impossible de trouver un corps. À la fin de l'expédition, un militaire à bord du *Mirchinko* ayant remarqué ma curiosité et mon obstination à trouver une réponse à cette question m'a dit : *Les crabes les ont mangés*. C'est peut-être vrai. Même avant la première plongée, on avait remarqué un nombre très élevé de crabes au fond.

— Et quand votre mission a-t-elle pris fin ?

— Le 29 octobre. Ils nous ont payé 200 à 250 roubles chacun et nous ont dit de nous taire. On est arrivé au comble de l'absurde. On est revenu à Moscou par avion, mais il n'y avait pas assez de billets pour que tout le monde rentre à Mourmansk. Notre chef est allé voir un pont de l'aéroport et lui a dit : *Les gars ont bossé sur le Boeing coréen et il faut qu'ils rentrent tous ensemble, sinon ils vont commencer à boire et ils vont tout balancer*. Ils ont trouvé des billets sur le champ.

Pas finito, Benito

Je vous écris au sujet du B-25 « Finito Benito, Next Hirohito ». Dans le *Osprey* n° 32 consacré aux B-25 en Méditerranée figure une photo couleur de cet appareil. D'après l'auteur, Steve Pace, il s'agit d'un B-25 du 12th BG (d'où le « 12 » sur le dos) qui aurait été ainsi décoré lors du départ de l'unité pour le Pacifique en mars 1944. J'avoue que cette identification me paraît logique.

P. Rostagny (Cernay-la-Ville, Yvelines)

Logique ? Oui et non. Les deux ailes déployées au-dessus du « 12 » symbolisent l'Air Force et non le Group. Mais, comme de toute façon, le 12th BG appartenait à la 12th AF...



Fw 189

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'article de Chris Goss consacré au Fw 189. Au cours de mes recherches, j'ai eu l'occasion de correspondre avec M. R. Avignon, un spécialiste du char B, qui a fait la campagne de mai 40 dans l'escadron molo du 6^e GRDI.

Le 12 mai 1940 à 13h30, lors du repli de la cavalerie française qui avait pénétré en Belgique, il a vu « un avion allemand bimoteur à double fuselage se poser dans une prairie à 300 ou 400 mètres de l'autre côté de la Semoy ». Son peloton étant pressé de très près par les Allemands, il n'a pas pu observer bien longtemps l'avion. J'en ai discuté avec lui et il ne peut s'agir que d'un Fw 189. Il m'a joint un plan très précis, l'avion s'est posé entre les villages de Moyen et La Neuville, dans le Luxembourg belge.

Le 9(H)/LG 2 aurait donc opéré au profit du XIX. *Panzerkorps* de Guderian, englobant les 1., 2. et 10. *Panzer* qui allaient passer à Meuse à Sedan. Il est inexact de parler de *Panzergruppe* Guderian, c'est du *Panzergruppe* de Kleist qu'il s'agit, lequel comprenait les XLI. *Panzerkorps* (Reinhardt), XIX. *Panzerkorps* (Guderian) et XIV. *Korps motorisiert* (Wietersheim). Quant aux appareils tombés à Ramilles et entre Emage et Orbais (ou à Eghezee), ils se trouvaient dans le secteur de la VI. *Armée* de Reichenau, comprenant notamment le XIV. *Panzerkorps* de Hoepner (3. et 4. *Panzer*). L'article n'est pas très clair en ce qui concerne le rattachement de ladite escadrille.

Je ne connais pas l'avion, mais il me semble fort bien renseigné, dans *Aufklärer* paru chez Hikoki, on n'évoque pas la campagne de France.

J. Sacré (Reims, Marne)

Chris Goss est l'auteur de nombreux articles dans la presse britannique et aussi l'auteur de plusieurs livres parus chez Crécy Publications, notamment *Bloody Biscay* (que nous avons chroniqué) et plus récemment *The Luftwaffe's Fighter-Bombers et Luftwaffe Seaplanes* (39-45).

Sur la piste des Stinson

Il y a eu quatre Stinson immatriculés avant-guerre : F-AOCO, Stinson Junior SR5 n° 9205, le 3 juin 1935 au nom de J. Gras à Casablanca ; F-AKHB, Stinson SR5A n° 9257, le 26 juin 1936 au nom de l'État français ; F-AJQT, Stinson Reliant SR 6 n° 9646, le 29 juin 1937 au nom de E. Tiberghien à Tourcoing (visite Veritas 16 novembre 1938 à Roubaix-Fiers) ; F-AJUK, Stinson Reliant SR6 n° 9613, le 9 juillet 1937 au nom de L. Dubois à Lille.

Dans L'histoire des essais en vol de Louis Bonte (Dacava n°3), il y a une photo de Stinson non immatriculé (p.142) précisant que cet avion, acheté pour des essais de son hélice, serait devenu, finalement, « pendant quinze ans, l'avion de liaison du CEMA ». 1936 + 15 = 1951, ce qui est compatible avec la présence d'un avion d'État, ex-F-AKHB « militarisé » avec bandes du débarquement en prime, à Issy-les-Moulineaux en 1944.

Ce n'est qu'une hypothèse que je ne peux approfondir, ma connaissance des versions du Stinson (5, 6, 10) étant très courte. Peut-être un lecteur en sait-il davantage et a-t-il même une liste de production qui permettrait de vérifier.

Robert Espérou

Pas rigolo

Retour sur l'historique du GC 2/6 Travail paru dans le n° 25 :

Le colonel Labussière, dit « Tatave », était le commandant de la « 2 » du 2/6 et c'est son avion qui figure au bas de la page 70. Le nom de cet avion était Régule et non Rigolo.

Par ailleurs, le pilote qui s'est parachuté est Philippe Brénot, dit « Dudule » (je crois) et non Brédot. J'étais également pilote de « La Jeanne », mon avion portait le n° 12 et était baptisé Katy du nom de ma mère (Catherine) et de ma fille née... six ans plus tard !

J. Derivière (Nogent-sur-Marne, Val-de-Marne)



Journal de bord

Pas exactement une nouveauté, car la première édition date de 1996 (T.I) et de 1998 (T.II), ces deux volumes sur la JG 26 ont été récemment réédités. Ils appartiennent à ce que l'on peut appeler les « incontournables » de la Luftwaffe.

L'auteur traite des opérations au jour le jour, avec force détails, témoignages et tableaux des pertes et victoires. Le grand intérêt de ces livres tient à la fois à la réconciliation des victoires d'un camp avec les pertes de l'autre et à la somme de photos pour la plupart inédites qui les illustrent.

À la fin du second tome figure une liste des victoires classées par ordre alphabétique des pilotes, un ti assez rare mais fort heureux. Y figurent en bonne place, évidemment, les 84 victoires de Galland avec la JG 26, en fin de compte le « top scorer » de l'escadre, juste devant Müncheberg (83) et Priller (81).

Pour une somme de quelque 90 euros pour les deux tomes, ce sont près de 1 000 pages d'informations abondamment illustrées qui sont proposées. A good bargain!

The JG 26 War Diary - D.Caldwell - Grub Street.

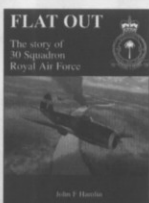


La naissance de l'aviation belge

Publié quasiment à compte d'auteur, ce petit ouvrage sympathique de 86 pages au format 16,5x24 présente les divers appareils qui ont équipé l'aviation Militaire belge de 1910 à 1929 (d'où le titre). Une ou deux pages (selon l'importance du modèle) sont consacrées à chaque type d'appareil et présentent de manière synthétique, en flamand et en français, le portrait de chacun des 33 appareils entrant dans le champ des recherches. Une ou plusieurs photos illustrent le propos. Et en prime, l'auteur survole la participation de l'aviation belge à la Grande Guerre avec plusieurs tableaux dignes d'intérêt.

C'est propre, sans prétention et plutôt agréable à consulter.

Militaire Luchtvaart, Aviation Militaire, 1910-1929 - J. Paccu - J.P. Publications, Kamersveld 7, 2630 Aartselaar, Belgique - Prix : 17,50 euros (plus frais de port).



Ventre à terre

Dernier titre paru chez Air Britain, cet ouvrage retrace l'histoire du N° 30 Squadron de la RAF, depuis sa formation en Égypte en 1915 jusqu'à nos jours.

Cet escadron a commencé sa carrière comme unité de transport (en Mésopotamie en 1915), puis a participé à la Seconde Guerre mondiale comme unité de bombardement en Grèce, avant d'être équipé de chasseurs-bombardiers en Inde et en Birmanie. À nouveau transformé en unité de transport, il a pris part au pont aérien de Berlin et, plus récemment, aux conflits des Malouines, des Balkans et du Golfe.

Flat Out - J.F. Hamlin - Air Britain - 320 pages, + 500 photos (dont 23 en couleur) - Prix : 34,00 £ (mike@absales.demon.co.uk).



Mine d'or

Cet ouvrage est aussi un livre de référence. Mais quelles références !

Les auteurs, sous la direction de Jochen Prien, traitent cette fois des unités de chasse dans les campagnes du Danemark, de Norvège et de

l'Ouest. Unité par unité, on trouve un historique succinct, les bases, la liste des commandants de groupe et d'escadrille, la liste des victoires et celle des pertes. L'ouvrage est abondamment illustré, en majorité de clichés provenant de collections privées, donc inédits.

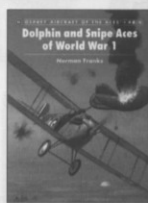
Plusieurs cartes renseignent de manière visuelle du déplacement des unités (on s'aperçoit que les unités de chasse allemande se situent toujours beaucoup plus près du front que leurs homologues françaises).

Les listes des victoires montrent bien qu'à cette période précoce de la Seconde Guerre mondiale, les erreurs d'identification étaient légion. À la décharge des pilotes allemands, ils ont eu affaire à quatre avions ennemis en même temps, ce qui représentait un nombre très élevé de types différents. C'est la raison pour laquelle on trouve si peu de Bloch 152 et de Dewoitine 520 revendiqués (ce dernier étant fréquemment confondu avec le Spitfire et le premier avec le Curtiss H-75A).

Un seul reproche : un index aurait été le bienvenu. La présentation est tristoune et peu claire (on passe de la Scandinavie au front Ouest sans vraiment s'en apercevoir).

Voilà un ouvrage qui, rapproché du « Martin », permet d'avoir une belle vision détaillée des opérations aériennes au-dessus de la France. Mais, il faut lire l'allemand.

Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe, 1934 bis 1945, Teil 3 - J. Prien, G. Stemmer, P. Rodeike & W. Bock - Struve's Buchdruckerei und Verlag.



Osprey en rafale

Trois titres nouveaux chez ce prolifique éditeur, deux dans la collection des as et un dans celle des avions de combat.

Et l'incontournable Norman Franks nous revient avec les as sur Dolphin et Snipe. Vous

l'aurez compris, à réserver surtout aux lecteurs britanniques.

Plus intéressant pour les lecteurs français, sans doute, le fascicule consacré aux as sur Spad XII et XIII. Il est, à notre sens, mieux équilibré que celui des as sur Nieuport et les 16 pages de planches couleur sont réellement impressionnantes.

Enfin, signalons la parution de Lancaster Squadrons 1942-43, qui fait d'ailleurs davantage la part belle aux opérations qu'aux unités, mais on ne se sent pas en peine.



« Donald Duck »

Ce petit fascicule (format A5 à l'italienne) de 50 pages fait le tour des Spitfire décorés et pilotés par l'as polonais Jan Zumbach.

Surnommé « Donald Duck » par ses camarades, à cause de son parler nasillard, Zumbach a tout naturellement choisi le personnage de Walt Disney comme emblème personnel. Ses avions ont été souvent représentés dans la presse et en décals, mais généralement fort mal et avec une gande confusion.

Quatre planches couleurs de belle facture et 72 photos (dont 8 en couleur) illustrent ce travail en profondeur sur un sujet sans doute pointu mais intéressant.

Zumbach's Donalds - W. Matusiak - Rossograph, Varsovie (Pologne) - e-mail : redakcja@rossograph.neostrada.pl - Prix non communiqué.



AÉRO JOURNAL



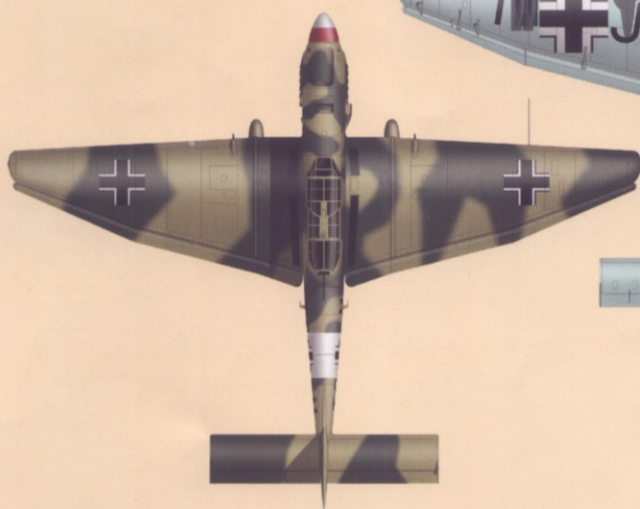
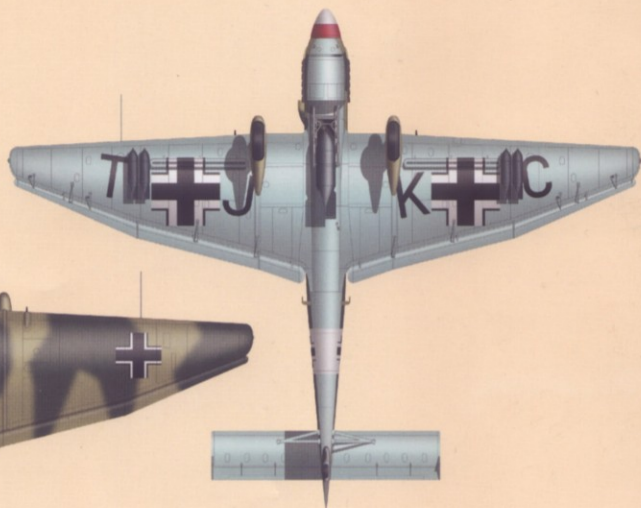
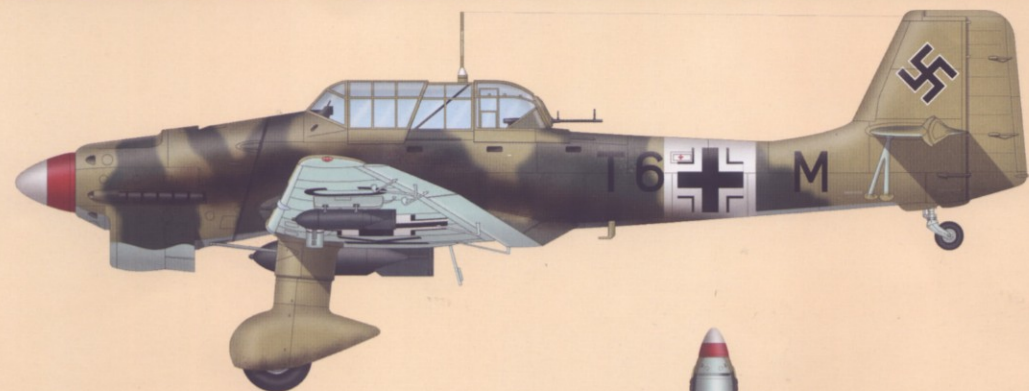
Anciens numéros disponibles :

n° 7, 8, 9, 10, 12 et 15 : 6,55 euros (port compris, tous pays)

n° 21, 22, 23 et 25 : 7,15 euros (port compris, tous pays).

**Attention !
Stocks limités.**





Junkers Ju 87B-2/Trop
4./St.G. 2
Gambut (Libye), juillet 1941.
[La dernière lettre du SKZ est indiquée sous toute réserve]

